

Der Fahrensmann

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (0203)2952-0 · Telefax (0203)29521 66
Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Binnenschiffahrt droht weiter an Bedeutung zu verlieren

Prägnant und nicht länger als 36 Seiten ist der jüngste Bericht des Bundesverkehrsministers an den Verkehrsausschuss des Bundestages über „Die Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt im europäischen Wettbewerb“. Die Fachleute in Berlin wagen einen Ausblick auf das Jahr 2015 und prognostizieren eine Zunahme der Transportmengen um 27 Prozent. Das klingt gut, doch nur auf den allerersten Blick.

Denn der Bericht von Minister Kurt Bodewig (SPD) offenbart, dass die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt weiter abnimmt. Keine Blauäugigkeit: Mit der erwarteten Zunahme des Transportaufkommens auf dem Wasser von 233,46 Millionen Tonnen (1997) auf 296,51 Mio. t (2015) um die genannten 27 Prozent steht dem Gewerbe zwar ein kräftiger Zuwachs in Haus – doch die Ministerialen rechnen insgesamt mit einem Anstieg des Transportaufkommens bis 2015 von 40 Prozent! Und die Transportleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik werde sogar um 64 % steigen.

So sehen wir, dass dieses enorme Wachstum die Binnenschiffahrt als Verlierer zurücklässt. Dazu kommt ein Manko dieses Zukunftsberichts. Denn es fehlt eine Angabe zur Verteilung des Transportaufkommens auf deutsche und ausländische Flotten. So muss mit Blick auf die Veränderung der

Beförderungsanteile in den letzten zehn Jahren befürchtet werden, dass der deutsche Marktanteil von 35,2 Prozent (2000) weiter schrumpft.

Was kann dagegen getan werden? In der Politik heißt die Lösung: weiterer Ausbau der Wasserstraßen, vor allem in den neuen Ländern, und bessere Rahmenbedingungen zur Ausschöpfung der Marktchancen der deutschen Binnenschiffer zu schaffen (europäische Harmonisierung). Doch wie oft haben wir dies im Gewerbe schon hören können? Und wie sieht dagegen oftmals die Realität aus? Die Diskussion um den Donauausbau oder um den Ausbau der Elbe (siehe auch Bericht S. 6) zeigen oft ein anderes Bild. Aber nur wenn die Bedingungen stimmen, kann die Binnenschiffahrt die ihr zugeordnete Leistung auch erbringen. Sie bittet nicht um Almosen, sondern fordert faire Wettbewerbsbedingungen. Wo bleiben sie?

Weniger Liegeplätze am DEK bei Münster

Die Wasserschutzdirektion West informiert: Wegen der Neutrassierung des DEK im Zuge des Ausbaus zur Wasserstraßenklasse V b entfallen im Bereich Münster 100 m Liegestelle bei DEK-km 69,695 und die Liegestelle am rechten Ufer zwischen 67,600 und 70,260. Ein Ausgleich wird für zwei Längen bei der Wahrendorfer Straße Brücke und für sechs bis acht Schiffe im Dreieckshafen geschaffen.

Im Oberwasser Münster sind dieser Tage 320 m Tankschiff-Liegestelle in Betrieb gegangen. Im Unterwasser werden Hilfs-Liegestellen vorgehalten, der Auftrag zum Ausbau des Westufers ist erteilt. Weiterer Ersatz wird unterhalb der Schulze-Farwick-Brücke geschaffen.

Aus dem Inhalt:

- Stolpern, Rutschen, Stürzen Seite 3
- Neue Sicherheitskennzeichen Seite 4
- Einzugsermächtigung Seite 5



Welt der Rheinschiffer eingefangen

Es hat Spielfilme über den Alltag der Binnenschiffer gegeben, auch eine Fernsehserie (unvergessen: „MS Franziska“ mit Paul Dahlke). Nun hat sich das Rheinische Amt für Landeskunde in Bonn der Binnenschiffer-Welt angenommen und das Ergebnis „RheinschifferWelten“ genannt.

Drei Angebote machen die Landeskundler dem interes-

sierten Publikum: So sind 15 Fotos über die Arbeit und das Leben an Bord auf verschiedenen Binnenschiffen im Internet zu sehen. Die Adresse lautet: www.rheinschifferwelten.de.

Gleichzeitig entstand ein Dokumentarfilm mit demselben Titel. Dieser Film ist als Videokassette erhältlich beim Landschaftsverband Rheinland, Amt für Rheinische

Landeskunde, Tel. 0228/9834 208/-211, e-mail: arl@lvr.de.

Und zu guter Letzt hat das Landeskunde-Amt inzwischen eine Foto-Ausstellung zusammengestellt, die durch mehrere Städte des Rheinlands wandert. Diese Ausstellung kann im Rheinland auch ausgeliehen werden.

Lesen Sie den Bericht auf Seite 8.

6,8 Millionen € aus Unterstützungsfond

Haushaltsplan für das Jahr 2002 beschlossen – Einnahmen und Ausgaben von je 23 Millionen

Der Vorstand der BSBG hat im Oktober 2001 den Haushaltsplan für das Jahr 2002 aufgestellt. Die Vertreterversammlung hat ihn in ihrer Sitzung im November beschlossen.

Der Haushaltsplan dient dazu, die Finanzmittel, die die Berufsgenossenschaft zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben benötigt, bereitzustellen. Sowohl bei der Aufstellung des Haushaltsplanes als auch bei der Bewirtschaftung der einzelnen Ansätze sind die gesetzlich vorgegebenen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Der Haushaltsplan muss in Einnahmen und Ausgaben ausgeglichen sein. Dieser Ausgleich erfolgt nach Verrechnung der Erträge mit den

Wegen der bekannten Entwicklung im Gewerbe mit ihren folgeschweren Auswirkungen auf die Finanzlage der BSBG kann die Beitragsumlage nicht ohne weiteres in der errechneten Höhe auf die Mitglieder verteilt werden. Die Beitragsumlage wird vielmehr aus dem Anfang letzten Jahres gebildeten Unterstützungsfond subventioniert. Damit wird ein sonst unvermeidbarer erheblicher Beitragsanstieg vermieden.

Der Haushalt des Jahres 2002 hat ein Volumen von 23,0 Mio €. Das sind rd. 2 Prozent weniger als im Vorjahr. Die im Sommer 2003 abzurechnende Beitragsumlage wird voraussichtlich 14,6 Mio € erreichen, und damit auf dem Niveau des im Sommer 2002 abzurechnenden voraussichtlichen Umlagesolls für 2001 bleiben. Das im Haushaltsvolumen enthaltene Insolvenzgeld, das die Berufsgenossenschaften im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeit erheben, ist in Höhe der für das Jahr 2001 zu erwartenden Aufwendungen mit 0,5 Mio € kalkuliert. Der ebenfalls im Haushaltsvolumen ent-

Zum ersten Mal ist er in Euro aufgestellt. Er enthält Einnahmen und Ausgaben in Höhe von je 23 Millionen €. Das Volumen liegt damit um 2 Prozent unter dem des Vorjahres.

haltenen Ausgabenüberschuss für den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst der BSBG (AMD) wird mit 0,4 Mio € veranschlagt. Sowohl das Insolvenzgeld als auch die Aufwendungen für den AMD werden mit gesonderten Umlagen abgerechnet. Die AMD-Umlage wird nur auf die Mitglieder verteilt, die sich dem AMD angeschlossen haben.

Die Ausgaben- und Einnahmenbereiche der BSBG – ohne Aufwendungen für Insolvenzgeld und AMD – sind:

Für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten

Zuschläge von 0,3 Millionen

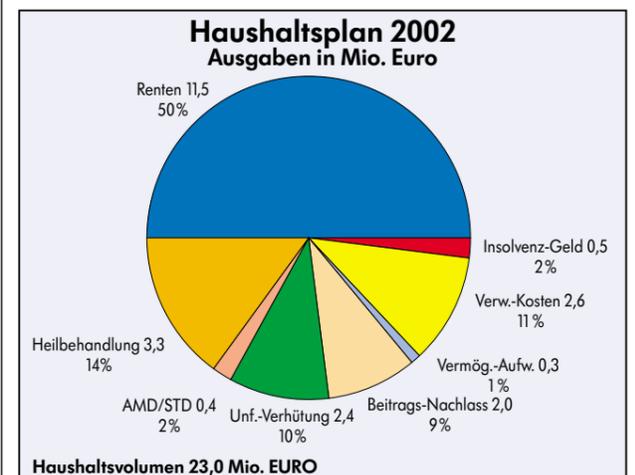
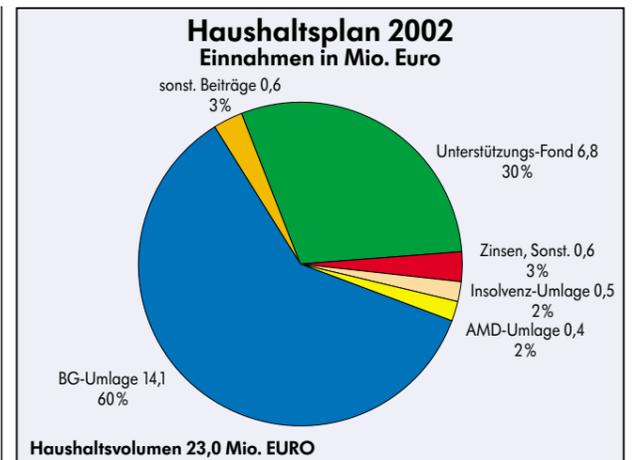
Gesundheitsgefahren stellt der Haushaltsplan 2,4 Mio € bereit. Neben der Überwachung und Beratung der Unternehmen nehmen in der Unfallverhütungsarbeit die Schulung der Versicherten zu sicherheitsbewusstem Arbeiten und die Ausbildung in Erster Hilfe einen

breiten Raum ein. Für das Jahr 2002 ist das Angebot von entsprechenden Seminaren und Schulungen noch einmal erheblich erweitert worden. Allein hierfür stehen rd. 0,2 Mio € bereit. Denn eine wirksame Unfallverhütung hat unmittelbar Auswirkungen auf das Unfallgeschehen in den Unternehmen und damit auf die Erhaltung der Gesundheit der Versicherten, aber auch auf die Höhe der Entschädigungsleistungen der Berufsgenossenschaft.

Das Seminar- und Schulungsprogramm für 2002 wurde im letzten „Fahrensmann“ veröffentlicht.

Die Entschädigungsleistungen bilden mit Abstand die größte Ausgabenposition. Es handelt sich hierbei um die Aufwendungen für die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten (Rentenleistungen, Heilbehandlung, Verletzungsgeld, Berufshilfe). Allein für Renten an Verletzte und Hinterbliebene sind 11,5 Mio € aufzubringen.

Die Leistungen nach einem Arbeitsunfall oder einer Be-



Nachlass von 2 Millionen

Aufwendungen durch die Beitragsumlage. Durch die Beitragsumlage errechnet sich für das einzelne Mitglied der von ihm zu zahlende Beitrag. Hierbei werden die in seinem Lohnnachweis zu den einzelnen Gewerbezweigen aufgeführten Lohnsummen berücksichtigt, erklärt der stellvertretende Hauptgeschäftsführer Horst Hoffmann.

rufskrankheit sind gesetzlich vorgeschrieben. Auf die Höhe hat die Berufsgenossenschaft keinen Einfluss.

Von dieser Haushaltsposition entfällt der größte Betrag

Fortsetzung auf Seite 4

Hallo Fahrensleute!

Mit kleinen Schritten zu einer besseren Gesundheit

Der Jahreswechsel und damit der Tag, an dem viele von uns gute Vorsätze gefasst haben, liegt nun schon einige Tage hinter uns. Was haben wir uns nicht alles vorgenommen: Das Rauchen aufgeben, ein paar Pfunde abnehmen, regelmäßig joggen, weniger trinken und überhaupt gesünder leben. Aber bereits nach einigen Tagen mussten viele von uns einsehen, dass die Latte zu hoch gelegt worden ist. Da ging uns beim ersten Joggen nach ein paar Minuten die Puste aus, das Abnehmen wurde von den leckeren Braten im Januar schwer gemacht und diejenigen von uns, die in einer Faschings- oder Karnevalshochburg leben hatten es mit dem weniger Trinken besonders schwer... Oft genug wurden die guten Vorsätze so gefrustet wieder eingemottet.

Das muss nicht so sein. Auch das Frühjahr bietet noch Möglichkeiten genug, sich für ein gesünderes Leben zu entscheiden. Man muss dazu nicht unbedingt wie unser früherer Bundeskanzler eine Abspeckkur machen, obwohl dies nicht das schlechteste ist. Sich für ein paar Tage auf sich selbst zu besinnen, sich Zeit für sich und seine eigene Bedürfnisse zu nehmen, ist sicher nicht verkehrt. Nutzt man die Zeit, um eine Fastenkur einzulegen, kommt dies nicht nur der Figur zugute.

Wer es einrichten kann, im Frühjahr eine Woche dazu freizuhalten, sollte dies für sich überlegen. Gemeinsam mit seinem Arzt findet er sicher eine sinnvolle Methode, sich von unnötigem Ballast und Schlacken zu befreien und sich hoffentlich „wie neu geboren zu fühlen“.

Aber auch diejenigen, die dies nicht können, brauchen nicht zu resignieren. Auch kleine Schritte bringen uns weiter. Wie wäre es zum Beispiel mit einem Entlastungstag in der Woche, an dem die Ernährung ausschließlich aus pflanzlicher Kost besteht. Möglich sind Reis, Kartoffeln, Gemüse oder Obst. Verzichten sollten Sie an

diesem Tag ganz auf Genussmittel wie Kaffee, schwarzen Tee, Alkohol und Zigaretten, aber auch auf Süßigkeiten. Ganz wichtig ist es dennoch ausreichend zu trinken: Mineralwasser, Früchte- und Kräutertee oder Fruchtsaft-schorlen.

Und selbst diejenigen, denen dies noch zu aufwändig ist oder die wegen ihrer schweren körperlichen Arbeit meinen darauf verzichten zu wollen, können bei ihrer Ernährung eine ganze Menge tun: Mehr Obst und Gemüse essen, die Gemüsebeilage vergrößern und die Fleischportion im gleichen Maße verringern, auch einmal ganz auf das Fleisch verzichten, das Frühstückbrötchen mit magerem Käse belegen oder statt eines Brötchens eine Schale Müsli, möglichst mit Obst, wählen. Der Kuchen zum Nachmittagskaffee oder das süße Dessert können auch mal zugunsten einer Portion Obst ausfallen.



Wer zwischendurch gerne knabbert, kann Reiswaffeln statt Schokoladenkeksen wählen, und Popcorn oder Salzstangen enthalten deutlich weniger Fett als Chips. Selbst wer wenig an seiner Ernährung ändert, kann durch die Form der Zubereitung etwas bewirken: möglichst wenig tierisches Fett, Ersatz von fettreichen Beilagen durch weniger fettreiche, wie zum Beispiel Pommes durch Salzkartoffeln.

Auch bei der Bewegung ist es nicht sofort notwendig, sich in einem Fitness-Studio anzumelden oder einen Marathonlauf anzustreben, was bei

vielen Binnenschiffen so wieso auf einige organisatorische Schwierigkeiten stoßen würde. Aber auch hier ist der erste Schritt der wichtigste. Da kann man auf den Fahrstuhl verzichten und die Treppe nehmen, den Weg zum nächsten Laden zu Fuß gehen oder per Fahrrad zurücklegen. Regelmäßige Spaziergänge an der frischen Luft kann fast jeder in seinen Tages- oder Wochenablauf einbringen. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, ärgert sich oft, wenn er Bus oder Bahn hinterher schauen muss, da hilft es schon, zur nächsten Haltestelle zu Fuß zu gehen.

Und wenn man den Bus doch noch erreicht hat, dann kann man eine Haltestelle vorher aussteigen und hat zu Hause angekommen, bereits seinen kleinen Fußmarsch gemacht.

Auch dort wo man räumlich begrenzt ist, hat man meist die Möglichkeit, für einige gymnastische Übungen. Wenn man sie mit einem elastischen Band, einem sogenannten Thera-Band ergänzt, sind sie abwechslungsreich und auch ohne größere Geräte geeignet, Muskeln und Problemzonen zu trainieren. Auch Mini-Stepper können in kleinen Wohnungen einen Platz finden.

Wichtig ist es, nicht sofort Höchstleistungen anstreben. Damit erreichen Sie meist nur Frust und Muskelkater. Wer langsam beginnt, kann sich freuen, wieviel Kondition er doch noch hat und bekommt mehr Lust weiterzumachen.

Auf diese Weise purzeln die Pfunde zwar nicht rekordverdächtig wie bei einer Crashkur, aber durch eine langfristige Änderung der Ernährung und Lebensgewohnheiten hält der Erfolg länger an und man fühlt sich auch längeranhaltend frischer, straffer und fitter. Versuchen Sie es doch einmal, rät Ihre

Rigitte



Größer, besser, teurer: Das Angebot an Luxusyachten auf der „boot“ war beeindruckend.

Warten auf einfache Automaten für Schutzausrüstung hält an Eine Rundgang über die Düsseldorfer „boot 2002“

Ein Kaleidoskop der Freizeit-Schiffahrt mit Variationen von einfach und sinnvoll bis luxuriös und verspielt hat die alljährlich stattfindende Messe „boot“ in Düsseldorf geboten. Sie wurde im Januar in 17 Messehallen präsentiert. Aus der Sicht der BSBG war es erfreulich festzustellen, dass die EN-Normen in vielen ausgestellten Produkten wie bei Rettungswesten, Beibooten oder Treibbooten eingearbeitet waren. Einige Aussteller nutzten dies als Marketingargument.

Bei einem Messe-Rundgang zeigte sich aus Sicht der Berufsgenossenschaft, dass es für den Bereich Rettungswesten und persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Ertrinken wenig Neues gibt. Die bereits mehrfach angekündigten neuen Automaten mit einer weiter verbesserten und vereinfachten Mechanik, einer Anzeige für den Füllzustand der Flasche, läßt weiter auf sich warten. Hier dürften speziell die amerikanischen Zulassungsmodalitäten ein Problem sein

bzw. einige technische Probleme beim Start der Serien-Produktion.

Neu ist ein Konzept „Windows“. Hier ist der Zustand der Automatik direkt von aussen durch ein Sichtfenster zu sehen. Neu auch vereinfachte Steck- und Klick-Verschlüsse, die sich langsam durchsetzen und hoffentlich zu einer Vereinfachung der Handhabung führen, etwas was die Berufsgenossenschaften seit langem gefordert haben.

Auftriebsverhalten unberechenbar

Als Modifarben tragen „Profis“ jetzt schwarz und grau – sobald die Weste ausgelöst wird, sind alle wieder orange, wie es sich unter Sicherheitsgesichtspunkten gehört.

Die besonders auf der „boot“ zu hörenden kritischen Töne der letzten Jahre gegen Billig-Importe, mangelhafte Kennzeichnung im Rahmen der

Europäischen Richtlinie oder fehlende Prüfungen haben sich beruhigt.

Technische Probleme bereiten weniger die Rettungswesten selbst als vielmehr das Zusammenwirken mit anderen persönlichen Schutzausrüstungen wie Atemschutz, aber auch Schutzkleidung. Hier ist besonders zu nennen das unberechenbare Auftriebsverhalten von atmungsaktiver Wertschutz-Bekleidung, die fast durchgängig dann eine Kombination mit einer Rettungsweste nach EN 399 275 N Mindestauftrieb verlangt, bzw. in bestimmten Bereichen gesonderte Abstimmung der Kombination erfordert.

Zu erwähnen auch das Programm des FSR „Wasserfest“, mit dem das Tragen von Rettungswesten gesellschaftlich transparenter gemacht werden soll und bei Aktivitäten am, im und ums Wasser die Akzeptanz zur Nutzung erhöht werden soll, ähnlich den DVR-Kampagnen.

Poller in Minden an der Schlagde neu Beim Festmachen eines GMS durch Korrosion gebrochen

Mit einem Schrecken ist am 24. Januar 2002 die Besatzung eines GMS beim Festmachen ihres Schiffes in Minden an der Schlagde davongekommen. Sie wollte ihr Fahrzeug gegen 15 Uhr am alten Mindener Umschlagshafen unterhalb der Weserbrücke vertäuen, als plötzlich der Poller brach, an dem der Vorausdraht belegt war. Mit Hilfe von Passanten

konnte für den Vorausdraht ein anderer Poller zum ordentlichen Festmachen benutzt werden.

Der gebrochene Poller bestand aus einem im Beton eingegossenen Stahlrohr von ca. 320 mm Durchmesser, welches wiederum mit Beton (ohne Stahlbewehrung) ausgegossen war. Durch Korrosion des Stahlrohres und Feuchtigkeit

ist der Poller bei der extrem hohen Belastung aufgrund der starken Strömung der Weser gebrochen.

Nach Rücksprache mit dem Leiter des zuständigen Aufsichtsbezirktes des WSA werden aufgrund dieses Vorfalls alle Poller an der Liegestelle durch neue, vorschriftsmäßige Poller ersetzt.

Hafen-Pastor ertrank in der Elbe

Er war unter den Seeleuten und Schiffern ausgesprochen beliebt, und sein Tod löste vielerorts Betroffenheit aus: Hamburgs Schiffer-Missionar Werner Badczong ist tot. Der Pastor starb im Januar nach einem Fall ins eiskalte Wasser. Badczong betreute mit einer schwimmenden Flussschiffkirche die Gläubigen rund um Rothenburgsort auf dem Wasser.

Neuer Klickbeschlag von SECUMAR Nach dem Einrasten reichen zwei Finger zum Öffnen

„Click“ macht es beim Anlegen von SECUMAR Rettungswesten. Der neue Klickbeschlag vereint, nach Angaben des Unternehmens Bernhardt Apparatebau GmbH und Co., Sicherheit mit Bedienungskomfort. Zum Einsatz kommt diese Innovation bei mehreren Modellreihen von SECUMAR Rettungswesten. Der Beschlag vom Typ „CS“ für „Click und Safe“ ist eine Eigenentwicklung der SECUMAR-Forschungsabteilung. Sein Merkmal: Er ist so einfach zu bedienen wie ein Ansnallgurt im Auto, leistet dabei aber mehr. Wie beim Anlegen eines Autogurtes wird auch beim SECUMAR-Beschlag eine Metallzunge in einen Schlitz geschoben, bis die Vorrichtung einrastet. Die Metallzunge liegt dabei in einer Führung, es gibt kein Verkanten oder Haken mehr, so der Hersteller.

Mit zwei Fingern kann diese Vorrichtung wieder gelöst



Der Klickbeschlag lässt sich mit zwei Fingern öffnen.

werden. Dabei ist die Sperre jedoch zweifach gesichert. Nur wenn beide Riegel gleichzeitig gedrückt werden, öffnet sich der Beschlag. So bleibt selbst eine Bewegung ohne schlimme Folgen, bei der eine Verriegelung versehentlich beispielsweise an einer Kante am Schiff verhak.

In der Bruchlast ist der Beschlag überdimensioniert. In

der 50 mm breiten Ausführung erfüllt er die Norm DIN EN 1095 für Auffanggurte und hält 100 Kilogramm Masse in einem dynamischen Zweimeter-Fall. In der 30er-Ausführung erfüllt er die Norm für Berggurte CEN Klasse DIN EN 396.

(Informationen im Internet unter <http://www.secumar.com> oder unter Tel. 04103/ 1250.)

Im November ertrank:
Dirk Flint
(50 Jahre)
am 3. November 2001
WIR TRAUERN MIT SEINEN HINTERBLIEBENEN!

SRS: Stolpern, Rutschen, Stürzen

Unfallanzeigen unvollständig

Bessere Beleuchtung

Stolperunfälle müssen eine Ausnahme werden

Es wird wohl nie gelingen, Arbeitsunfälle ganz zu verhindern. Doch die Berufsgenossenschaften haben es in den letzten Jahren geschafft, das Unfallaufkommen immer weiter zu reduzieren. Dies ist eine ihrer wesentlichen Aufgaben. Sie dient in erster Linie dem Schutz von Arbeitnehmern und den Familien der Versicherten. Aber auch die Reduzierung der Kosten, die den Unternehmen durch einen Ausfall der Beschäftigten entstehen, ermöglicht es diesen, wirtschaftlicher zu arbeiten. Um Unfälle wirksam zu verhindern, bedarf es einiger Kenntnisse über die Ursachen. Zu diesem Zweck werden von den Berufsgenossenschaften Arbeitsunfälle ausgewertet und Statistiken erstellt. Dabei zeigt es sich, dass ca. 50 Prozent sogenannte SRS – Unfälle sind.

Was bedeutet SRS-Unfall?

„SRS“ steht für Stolpern – Rutschen – Stürzen. Bei jedem zweiten gemeldeten Unfall ist also jemand entweder gestolpert, auf einer glatten oder unebenen Fläche ausgerutscht, von einem Podest oder über eine Vertiefung gestürzt. Dies

des Präventionsausschusses der BSBG im November 2001 wurde eine statistische Auswertung der „SRS-Unfälle“ vorgestellt. Als Zeitraum war die Zeit von April 2000 bis August 2001 ausgewählt. Wesentliche Erkenntnis dieser Untersuchung war, dass Beschäftigte, ob Matrosen oder Schiffsführer, Kellner oder Köche, in den ersten Monaten nach Arbeitsantritt besonders gefährdet sind. Ein weiteres Ergebnis der Auswertung war, dass die Zeit vor und nach der Mittagszeit die gefährlichste ist. Dies dürfte wohl für niemanden eine Überraschung gewesen sein. Erstens arbeiten um diese Zeit die größte Anzahl an Beschäftigten, zweitens fühlt man sich sowohl mit einem leeren, wie auch nicht einem „vollen Bauch“ nicht immer ideal wohl.

Leider sind die bisher gewonnenen Erkenntnisse noch nicht sehr konkret, und es lässt sich festhalten, dass geeignete, aussagekräftige Ansatzpunkte noch nicht gefunden sind! Der Grund dafür ist, dass der größte Teil der bei der BSBG eingegangenen Unfallanzeigen nur sehr unzureichend ausgefüllt waren. Die Rekonstruktion des Unfallhergangs und die Ermittlung der Unfallursache verlangen schon ein gehöriges Maß an Phantasie. So lässt zum Beispiel der Satz: „Der Versicherte stolperte auf dem Schiff“ alle Fragen offen. Eine Auswertung der Unfallursache ist dabei nicht möglich. Denn für gezielte Maßnahmen zur Verhinderung von SRS-Unfällen

werden genauere Angaben benötigt.

Stolper- und Sturzunfälle sind nicht immer Bagatellunfälle mit geringen Kosten. Das zeigt der Fall des Schiffsführers Bruno J., der Mitte 2000 über einen Draht stolperte und auf sein Knie fiel. Der Versicherte war mehrere Monate arbeitsunfähig, weil durch den Unfall das vordere Kreuzband und ein Seitenband gerissen war. Stationäre Behandlung und eine Operation ließen sich nicht vermeiden. Insgesamt wurden bisher Sach- und Geldleistungen von über 20.000 Euro erbracht und eine laufende Rente von 330 Euro monatlich anerkannt.

In einem anderen Fall, der sich im Frühjahr 2000 ereignete, verhält es sich ähnlich. Auch hier sind bisher Kosten von ca. 30.000 Euro entstanden, nachdem der Matrose Kurt B. von einer ungesicherten Leiter stürzte und sich einen Fersenbeinbruch zuzog. Auch dieser Fall endete mit einer Rentenzahlung wegen verminderter Erwerbsfähigkeit auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt. Der Spruch „kleine Ursachen, große Wirkung“ hat auch hier

Nicht immer Bagatellunfälle

seine Geltung. Diese Unfälle zeigen schon, dass sie bereits mit geringem Aufwand zu vermeiden gewesen wären.

Die bereits erwähnten Gegenmaßnahmen gegen SRS-



Die Vielzahl von Gefahrenstellen auf dem Werftgelände verlangt besondere Aufmerksamkeit in jeder Sekunde.

Unfälle sollen nicht in neuen Bestimmungen oder Regeln ausufern, vielmehr ist an gezielte Informationen und Aufklärung gedacht. Denkanstöße über Organisation einzelner Arbeitsplätze, besonders im Decksbereich, Unterstützung bei Um- und/oder Neubauten, Beratung bei der Auswahl der persönlichen Schutzausrüstung, in diesem Fall besonders des Schuhwerkes, dies alles können Ansätze sein. In verschiedenen Seminaren der BSBG wird bereits dieses Jahr auf die SRS-Unfälle gezielt eingegangen.



Vorsicht bei Stolperfallen an Deck von Schubleichtern.

Kampf den SRS-Unfällen

ist nur eine kleine Auswahl der möglichen Ursachen. Aber, denken Sie selbst einmal nach, wann Sie das letzte Mal über etwas gestolpert oder auf etwas ausgerutscht sind. Die Vielzahl der Fälle, bei denen keine Verletzung auftritt, eine Art Dunkelziffer, ist bei den 50 Prozent der Unfälle noch gar nicht erfasst. Das Gehen können wir nicht abschaffen, aber wie kann man die große Anzahl der Sturzunfällen vermeiden? Diese Frage stellen sich nicht nur die Verantwortlichen bei der BSBG, sondern auch der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften widmet sich dieser Fragestellung mit einem Schwerpunkt. Alle Berufsgenossenschaften sind aufgefordert, verstärkt daran zu arbeiten, diesen 50 Prozent-Anteil zu reduzieren.

Auch der Technische Aufsichtsdienst der BSBG hat von der Vertreterversammlung den Auftrag bekommen, aktiv zu werden. Bereits in der Sitzung

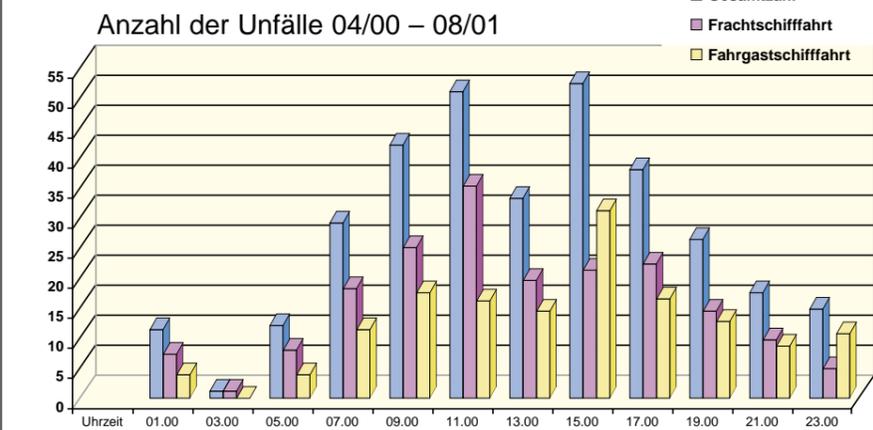
Schließlich werden auch die Bedeutung geeigneter Schuhe, oder die richtige Gehgeschwindigkeit (nicht rennen oder hasten) angesprochen. Vielleicht ist es auch notwendig, dass man das Gehen so bewußt üben muss, wie andere Dinge auch, die so selbstverständlich nebenbei „gehen“. Noch gibt es vieles zu erforschen und zu prüfen.

Die BSBG wird dazu in diesem Jahr die bereits eingeleitete Unfallauswertung gezielt weiterführen. Dabei sollen an Hand einer zusätzlich erstellten Abfrageliste dem Unternehmer oder dem Versicherten, der einen SRS-Unfall erlitten hat, in einem persönlichen telefonischen Gespräch Fragen zum Unfallhergang gestellt werden. Ziel ist es Antwort zu finden, die nicht aus der Unfallanzeige ersichtlich sind. Mit den Ergebnissen dieser Abfragen sollen dann Vorschläge erarbeitet werden, die durchführbar sind und eine sichtbaren Reduzierung der Unfälle erreichen soll.



Unterschiedliche Stufenabstände sind gefährlich.

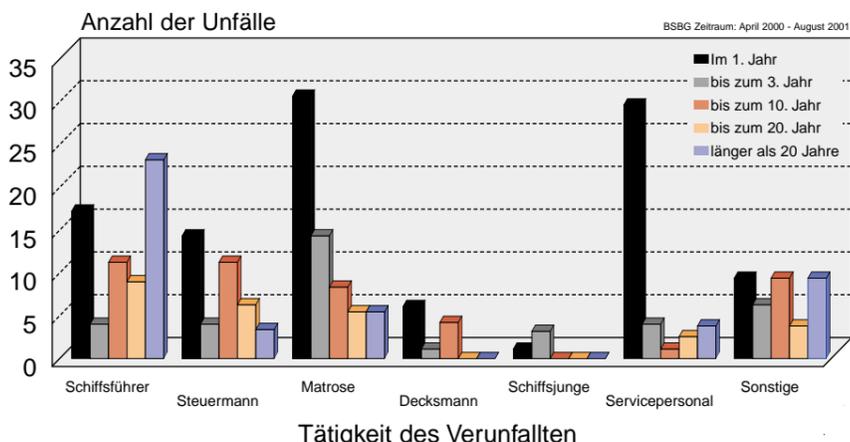
Sturz- und Stolperunfälle



Die BSBG untersuchte über fünf Monate die Verteilung der Sturz- und Stolperunfälle über den Tagesverlauf

Sturz- und Stolperunfälle

Ereignis seit Berufsantritt auf diesem Fahrzeug (Gesamt)



Die Verteilung der SRS-Unfälle nach Tätigkeit und nach Berufsjahren wurde ermittelt

Themen in diesen Seminaren sind zum Beispiel die rutschhemmende Wirkung bestimmter Bodenbeläge. Behandelt werden aber auch technische Maßnahmen zur Verringerung von Sturz- und Stolperunfällen, wie ausreichende Beleuchtung auf Verkehrswegen oder der Hinweis, nach Möglichkeit die Warnwirkung von Farben, Kontrasten und selbstreflektierenden Materialien auszunutzen. Zusätzliche Sicherheit bieten zum Beispiel auch gleit hemmende Streifen an Stufenkanten. Aber auch dadurch, dass Verunreinigungen von Decks und Gangborden entfernt werden, oder dass Verkehrsflächen freigehalten werden und dort keine Gegenstände oder Arbeitsgeräte zu Stolperfallen werden, wird behandelt.

Besichtigungsabkommen regelt Zusammenarbeit

BSBG bietet neue Untersuchungen von Wasserfahrzeugen für andere BG an

Die Aufsichtspersonen (Technischer Aufsichtsbeamter – TAB) der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft sind alle auch Sachverständige in der Schiffsuntersuchungskommission des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (SUK). Auf diese Weise werden für das Gewerbe lästige Doppelbesichtigungen vermieden: Der TAB führt gleichzeitig verkehrsrechtliche Untersuchungen und Besichtigungen der Wasserfahrzeuge unter Arbeitsschutzgesichtspunkten durch. Die Zulassung bei der SUK haben nur die Aufsichtsbeamten der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Deshalb unterhielt die BSBG über viele Jahrzehnte Besichti-

gungsabkommen mit all den Berufsgenossenschaften, deren Mitgliedsbetriebe Wasserfahrzeuge betreiben. Im Zuge der massiven Einsparungsbemühungen der BSBG in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde ein TAB zur

Kündigung durch die Tiefbau-BG

Tiefbau-Berufsgenossenschaft (TfBG) abgeordnet. Denn bei den dortigen Mitgliedsbetrieben sind die meisten Binnenschiffe und schwimmenden Geräte außerhalb der BSBG zu finden sind. Gleichzeitig wurden alle Besichtigungs-

abkommen mit anderen Berufsgenossenschaften von der BSBG auf die TfBG übertragen.

Die TfBG hatte zum Jahresende 2001 die Abkommen mit den übrigen Berufsgenossenschaften gekündigt. Die BSBG bietet nunmehr diesen Berufsgenossenschaften an, neue Abkommen zur Besichtigung von Wasserfahrzeugen abzuschließen; mit einigen Berufsgenossenschaften kam schon ein Vertragsabschluss zu Stande.

In der nächsten Ausgabe des Fahrensmann werden wir berichten, mit welchen Berufsgenossenschaften die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft ein Besichtigungsabkommen abgeschlossen hat.



Bildzeichen verlangt die Rettungsweste

2. Nachtrag zur UVV „Sicherheitskennzeichnung“

Die Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Kennzeichnung am Arbeitsplatz“ wurde im April 1996 erstmals von der BSBG in Kraft gesetzt; sie dient der Umsetzung der Richtlinie 92/58 EWG des Rates über Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz vom 24. 06. 1992.

Nach einer ausreichend langen Bewährungsphase der Vorschrift in der betrieblichen Praxis hatte sich herausgestellt, dass neben redaktionellen Korrekturen auch materielle Änderungen einen 2. Nachtrag erforderlich machten. So war z. B. bei einigen Sicherheitszeichen eine begriffliche Anpassung der Sicherheitsaussage vorzunehmen, die der Klarstellung dient. Materiell wird bei den §§ 8 und 12 eine Angleichung an die Mindestvorschriften der EG-Richtlinien vorgenommen. Dadurch werden

technische Anforderungen entschärft bzw. die Handhabung der Sicherheitskennzeichnung in der Praxis verbessert.

Der Nachtrag zur UVV wurde von der Vertreterversammlung verabschiedet und vom BMA genehmigt; er tritt zum 01. April 2002 in Kraft.

Für häufig auftretende Gefahrensituationen, werden einige neue Bildzeichen aufgenommen. Dabei handelt es sich um Sicherheitszeichen, die in vielen Branchen gleichermaßen gebraucht werden, so dass eine breite Anwenderbasis gegeben ist. Bei den Rettungszeichen wird durch eine neue Gliederung bzw. Umstellung eine bessere Übersicht erreicht.

Die für die Binnenschiffahrt und andere am Wasser arbeitende Betriebe wichtigste Änderung ist die Ergänzung der Gebotszeichen um das Zeichen M 15 „Rettungsweste benutzen“.



M15 – Rettungsweste benutzen

Weser-Fähre nutzt Solarstrom

Vor über 30 Jahren wurde der Fährbetrieb der Gierseilfähre zwischen den Orten Hävern und Windheim an der Weser eingestellt. Grund: die neue Weserbrücke in Petershagen. Nach langen Überlegungen will nun der Fährverein Hävern-Windheim den Fährbetrieb wieder aufnehmen. Gebaut wird eine Personenfähre in Pontonform für 22 Personen und Fahrräder.

Die Pläne für die Fähre, fast ein Nachbau der Allerfähre „Marie Hoffmann II“, wurden von der Boots- und Yachtwerft „Die Wikinger“ aus Wilhelmshaven erstellt. Gebaut wird das Schiff in Minden durch die Fa. Transfer, die für den Bau, in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt, arbeitslose Jugendliche beschäftigt.

Der Antrieb der Fähre erfolgt durch einen E-Motor, 48 Volt Gleichstrom mit einer Leistung von 4,8 kW. Damit soll das Fahrzeug bei voller Beladung eine Geschwindigkeit von ca. 10 km/h gegen Wasser erreichen. Der E-Motor wird durch einen Batteriesatz (48 Volt, 190 Ah) versorgt. Aufgeladen wird der Batteriesatz durch eine moderne Photovoltaik-Anlage (Solarstrom). Aus dieser Anlage kann dann der Batteriesatz der Fähre nach Bedarf mit Strom „betankt“ werden.

Die Inbetriebnahme soll im Sommer 2002 erfolgen.

Ersthelfertraining einmal anders

Ihre Kenntnisse in erster Hilfe frische vor wenigen Tagen eine Gruppe von Binnenschiffahrern wieder auf. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) und der Gemeinschaft Harrener Binnenschiffer mit der BSBG wurde in Haren ein be-

triebsbezogenes Ersthelfertraining über vier Doppelstunden durchgeführt. Zunächst übten die „Flusskapitäne“ in einem Schulungsraum die Versorgung von Verletzten wie blutenden Verwundungen, nach Elektrounfällen oder Unterkühlungen oder einer Ver-

giftung. Am Nachmittag wurde dann die praxis- und berufsnahe Bergung eines Verletzten von Bord eines Schiffes geübt. Dazu wurde ein „Verletzter“ mit einer Krankentrage und Ablass- und Führungsleinen sicher von Bord gebracht (Foto).

Fachausschüsse wurden zusammen gelegt

Binnenschiffahrt im Ausschuss Verkehr

Die berufsgenossenschaftlichen Fachausschüsse leisten seit Jahrzehnten wertvolle Arbeit auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Neben der Erstellung und Überarbeitung von Unfallverhütungsvorschriften sowie berufsgenossenschaftlichen Regeln und Grundsätzen gehört insbesondere die Unterhaltung von Prüfstellen für Ausrüstungen zur Arbeitssicherheit zu ihren Aufgaben.

Die Fortschreibung der Technik, die Änderung der Gesetzgebung (EG-Richtlinien) und die Erweiterung des Präventionsauftrages der Berufsgenossenschaften um den Bereich der arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren haben auch eine Änderung in den Fachausschüssen notwendig werden lassen. Das hat u. a. zu einer Umstrukturierung der Fachausschüsse mit Zusammenlegung und Neuschaffung geführt. Nichts lag dabei näher, als im Zuge der Fusion der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft (BSBG) mit der Berufsgenossenschaft für Fahr-

zeughaltungen (BGF) auch den von der BSBG gehaltenen Fachausschuss „Binnenschiffahrt, Wasserstraßen, Häfen“ mit dem von der BGF gehaltenen Fachausschuss „Verkehr“ zusammen zu legen.

Im neuen Fachausschuss „Verkehr“ ist jetzt der Bereich Wasserfahrzeuge und Binnenschiffahrt ein eigenständiges Sachgebiet. Der bisherige Leiter des Fachausschusses „Binnenschiffahrt, Wasserstraßen, Häfen“, der Leitende Technische Aufsichtsbeamte (LTAB) der BSBG Dr.-Ing. F. Füngerlings, ist nunmehr stellvertretender Leiter des Fachausschusses „Verkehr“, dessen Leitung weiterhin der LTAB der BGF Dipl.-Ing. L. Zadernack hat.

Die Organisation der berufsgenossenschaftlichen Fachausschüsse im allgemeinen und der Fachausschuss „Verkehr“ sowie aller anderen Fachausschüsse im speziellen ist in der Berufsgenossenschaftlichen Information „Präventionsausschüsse – Einteilung und Arbeitsgebiete“ (BGI 900) festgelegt.

Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig gibt bekannt

Aufgrund der Häufigkeit der Anfahrungen an den Steuerbrücken über den Kammern der Schleuse Anderten wurde die Schifffahrt mit der Pressemitteilung vom 19. 11. 01 auf die besondere Situation in der Schleuse Anderten hingewiesen.

Zum besseren Verständnis wird die Beschilderung wie folgt geändert: Zeichen B.8. der Anlage 7 BinSchStrO mit der Zusatztafel „Starke Wasserstandsschwankungen mit Auswirkung auf die Durchfahrtshöhe“. Die Schilder werden in beiden Kammern ca. 20 m rechtsseitig vor den Steuerbrücken in beide Fahrtrichtungen aufgestellt.

Baufortschritt am Hebewerk bei Uelzen

Die Arbeiten am größten deutschen Schleusenbauwerk, die Schleuse II am Elbe-Seitenkanal in Esterholz bei Uelzen, gehen nach einjähriger Unterbrechung weiter. Erwartet wird, dass die Schleuse im Mai 2004 in Betrieb gehen kann.

Haushalt: Verwaltungskosten sanken um fast fünf Prozent

Fortsetzung von Seite 1

mit 2 Mio € auf den Beitragsnachlass, der den Unternehmen gewährt wird, bei denen sich in den letzten zwei Jahren die Unfallbelastung besonders günstig entwickelt hat.

Der Bedarf für die Personalkosten und die Sachmittel ist bei den Verwaltungskosten mit 2,4 Mio € die größte Position. Für die Begutachtung von Verletzten, die Auszahlung von Verletztengeld durch die Kran-

kenkassen, die Auszahlung der Renten durch die Deutsche Post AG., für Maßnahmen der Rechtsverfolgung und den Aufwendersersatz der Mitglieder der ehrenamtlichen Organe sind insgesamt 0,2 Mio € vorgesehen.

Die Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) zeigt jetzt schon deutliche Synergieeffekte. Durch die Verlagerung von Aufgaben auf die BGF ist es ohne Gefährdung der Funk-

tionstfähigkeit der BSBG möglich, die Zahl der Mitarbeiter zu reduzieren. Schon in den letzten beiden Jahren wurde eine größere Zahl von Angestellten an die BGF oder an andere Verwaltungen vermittelt. Dieser Prozess wird fortgeführt und mit Ablauf des Jahres 2004, dem Zeitpunkt der Fusion mit der BGF, weitgehend abgeschlossen sein. Ausschneidende Angestellte werden grundsätzlich nicht ersetzt. Soweit es zur ordnungsgemäßen Wahrneh-

mung der Aufgaben jedoch erforderlich wird, unterstützen Angestellte der BGF – auch „vor Ort“ – die BSBG. Durch die bisher getroffenen Maßnahmen ist es möglich, den Haushaltsbedarf für die Verwaltungskosten für das Jahr 2002 gegenüber den schon im Jahre 2001 deutlich gesunkenen Ausgaben noch einmal um fast 5 Prozent zu senken.

Den wichtigsten Einnahmeposten stellt die zur Stützung des Beitragsfußes mit 6,8 Mio

€ geplante Entnahme aus dem von den übrigen gewerblichen Berufsgenossenschaften bereit gestellten Unterstützungsfond dar. Um diesen Betrag wird die Belastung des Gewerbes verringert!

Die Beitragszuschläge der Unternehmen, deren Unfallbelastung aus neuen Unfällen in den letzten zwei Jahren deutlich über der durchschnittlichen Belastung aller Unternehmen liegt, werden mit 0,3 Mio € angenommen. Sonstige Beitrags-

eingänge sowie Verzugszinsen und Säumniszuschläge für verspätete Beitragszahlungen werden erfahrungsgemäß in einer Größenordnung von 0,4 Mio € erwartet. Zinserträge, Einnahmen aus dem Haushalt des Bundes für die Mitwirkung der Technischen Aufsichts-Personen in den Schiffsuntersuchungskommissionen, Einnahmen aus Regressansprüchen und sonstige Einnahmen sind in Höhe von ca. 0,6 Mio € veranschlagt.

Binnenschiff „Jenny“ bringt Meeresausstellung

„Geoschiff“ wird ab April 31 Häfen anlaufen

Der Umbau des Laderaums und der Decksaufbauten nimmt mehrere Wochen in Anspruch. Danach ist aus der MS Jenny das „Geoschiff“ geworden. Entstanden ist ein Ausstellungsschiff mit vielfältigen Angeboten. Binnenschiffer, wundert Euch nicht, wenn es bald zu einer Begegnung auf dem Wasser kommt: Das „Geoschiff“ läuft ab April 28 Städte in Deutschland und drei in den Niederlanden an, um über das Thema Meeresforschung zu informieren.

Was wäre dazu besser geeignet als ein Binnenschiff, das viel Fläche bietet, auf allen Flüssen und Kanälen zu Hause ist und jeden Hafen zwischen Minden und Emmerich, zwischen Potsdam und Amsterdam anlaufen kann? Das Bundesministerium für Bildung und Forschung organisierte mit der Aktion Wissenschaft im Dialog und „Planet Erde“ das

Vorhaben und wählte die MS Jenny aus. Das 105 m lange und 9,5 m breite Schiff wurde im Februar und März für die dreimonatige, schwimmende Ausstellung umgebaut.

An Bord des „Geoschiffs“ werden jetzt Themen aus der Meeresforschung gezeigt. Wie funktionieren Strömungen wie der Golfstrom im Meer? Warum ist der weltweite längste

Gebirgszug unter Wasser zu finden? Wie gelingt die Erforschung der Meerestiefen der Ozeane? Experimente an Bord und anschauliche Beispiele sollen nicht nur Schüler und Lehrer in die Ausstellung locken.

Die Ausstellungstour beginnt am 11. April in Potsdam (Liegeplatz: „Alte Fahrt“), geht über mehrere Stationen nach Dresden (24. April) und Hamburg



Wird zum Ausstellungsschiff umgebaut: GMS „Jenny“

(1. Mai), durch Niedersachsen nach Bremen (12. Juni) und über Groningen, Amsterdam

und Utrecht auf den Rhein bei Emmerich (26. Juni). Rheinaufwärts (Duisburg 28. Juni,

Düsseldorf 30. Juni) ist Köln am 8. Juli die geplante letzte Station.

Hydraulikleitungen sorgfältig prüfen

In hydraulischen Anlagen und Maschinen werden heute zahlreiche Hydraulik-Schlauchleitungen in verschiedenen Druck-Stufen, Anschlussformen und Ausführungen eingesetzt. Diese Anlagen finden wir an Bord hauptsächlich an Rudermaschinen, Steuerhäusern und wenn vorhanden an Autokranen. Hydraulik-Schlauchleitungen erfüllen bei sorgfältiger Fertigung, richtiger Auslegung und Auswahl sowie richtigem Einbau im allgemeinen problemlos ihre Aufgabe.

Aber: Schlauchleitungen können bei Versagen Gefährdungen hervorrufen. Ein Versagen wird oft durch Fehler oder mangelnde Sorgfalt verursacht.

Als weitere Versagursache ist die Alterung von Schlauchleitungen zu nennen, also die begrenzte Verwendungsdauer und damit das nicht rechtzeitige Austauschen der Leitungen. Notwendige Maßnahmen zur Sicherung der Umgebung bei Versagen von Schlauchleitungen werden sehr oft nicht berücksichtigt. Während die Bereiche Anforderung, Prüfung, Anschlussarmaturen und Einbau der Schlauchleitung im DIN-Normen-Werk detailliert festgelegt sind, kann dem Anwender hier zur Verwendungsdauer lediglich eine allgemeine Empfehlung gegeben werden.

Sicherung der Umgebung

Auch in berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften und Sicherheitsregeln sind hierzu, bis auf wenige Ausnahmen, für definierte Anwendung, keine zusätzlichen Angaben oder Informationen enthalten. Das gilt auch für konkrete Angaben zur Sicherung der Umgebung beim Versagen von Schlauchleitungen.

Schlauchleitungen müssen richtig ausgelegt und ausgewählt verlegt, befestigt und vor jeder Einwirkung durch äußere Einflüsse geschützt sein. Undichtigkeiten und Bauteilversagen dürfen nicht zur Gefährdung führen. Wenn ein Schaden an einer Schlauchleitung eine Gefährdung hervorrufen kann, muss die Leitung zusätzlich befestigt oder abgeschirmt werden. Es muss überlegt werden, wo und welche Gefährdungen durch Schlauchleitungen auftreten



Hydraulikleitungen müssen ohne Scheuerstellen verlegt werden.

und wie diesen Gefährdungen begegnet werden kann. Hierbei ist eine Risikobeurteilung vorzunehmen, die zweifellos einen gewissen Ermessensspielraum zulässt.

Unter Gefährdungen sind hier insbesondere das Herumschlagen (Aufpeitschen) des Schlauches oder der Schlauchleitung nach einem Abreißen zu verstehen. Zu beachten ist, dass in den meisten Fällen die Schlauchleitung im Bereich der Einbindung abreißt, es sei denn, dass im Bereich der Leitungen Scheuerstellen aufgetreten sind.

Als weitere Gefährdungen müssen das Austreten des Fluids (Hydraulikflüssigkeit) unter hohem Druck und die Entzündung des Fluids durch in der Nähe befindlicher Zündquellen genannt werden.

Für jede Schlauchleitung oder Schlauchleitungsgruppe ist eine Gefährdungsanalyse und eine Risikobeurteilung durchzuführen.

Wichtige Einflussgrößen sind die Einsatzbedingungen der Schlauchleitungen wie z.B. Gangbord, Hebe- und Senkvorgänge von Steuerhäusern bzw. Autokranen, Hydrauliksteuerung im Ruderkranbereich und die möglichen Auswirkungen auf Personen und/oder auf die Maschinen beim Versagen einer Schlauchleitung.

Nach Berücksichtigung der genannten Einflussgrößen in der Risikobeurteilung kann nunmehr für jede Schlauchleitung oder Schlauchleitungsgruppe festgelegt werden, ob eine sekundäre Schutzmaßnahme erforderlich ist und wie diese ausgeführt werden soll. Dabei ist es, wenn notwen-

dig, den erforderlichen Schutz der Schlauchleitungen gegen von außen kommende Einwirkungen in die Überlegung mit einzubeziehen.

Grundsätzlich unterliegen Schläuche und Schlauchleitungen, auch bei sachgemäßer Lagerung und zusätzlicher Beanspruchung während des Einsatzes, einer natürlichen Alterung. Die Verwendungsdauer einer Schlauchleitung ist also begrenzt.

Es ist bekannt, dass Schlauchleitungen in Anlagen mit großer Dynamik, hohen Druckspitzen und häufigen Bewegungsspielen wie z.B. Bagger in Steinbrüchen, teilweise schon nach 6-12 Monaten Verwendungsdauer ausgetauscht werden. Hierbei werden die Schlauchleitungen in hohem Maße durch äußere Einflüsse geschädigt. Im Gegensatz dazu gibt es sicherlich zahlreiche Einsatzfälle von Schlauchleitungen, bei welchen sich die Verwendungsdauer über eine empfohlene Zeit von sechs Jahren hinaus rechtfertigen lässt.

Sekundäre Schutzmaßnahme

Bei der Festlegung der Verwendungsdauer für die jeweiligen an einer Maschine eingesetzten Schlauchleitungen wird und muss sich der Hersteller der Maschine sowohl auf seine eigenen Erfahrungswerte als auch auf die Angaben der Schlauch- und Schlauchleitungshersteller sowie (falls vorhanden) auf Erfahrungswerte von Betreibern von gleichen oder ähnlichen Maschinen

Förderpreis Arbeitssicherheit

Einen Förderpreis für besondere Diplomarbeiten und andere praxisbezogene Arbeiten auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit hat der Landesverband Südwestdeutschland der gewerblichen Berufsgenossenschaften ausgeschrieben.

Das Preisgeld beträgt 5000 Euro, Einsendeschluss ist der 30. Juni 2002. Die Ausschreibung wendet sich an Angehörige bzw. Mitarbeiter von (Fach-) Hochschulen und Unternehmen im Bereich des südwestdeutschen Landesverbandes (Info: Tel. 0 62 21 / 52 30).

stützen. Dies gilt insbesondere dann, wenn von der empfohlenen Verwendungsdauer abgewichen wird. In diesem Fall ist es empfehlenswert, die für die Festlegung der erforderlichen Schutzmaßnahmen gegen Schlauchleitungsversagen durchgeführte Risikobeurteilung auch hier zu Rate zu ziehen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass eine Verlängerung der als Richtwert empfohlenen Verwendungsdauer von sechs Jahren durchaus möglich ist, wenn entsprechende Prüf- und Erfahrungswerte seitens des Maschinenherstellers und/oder Benutzers oder der Schlauch-/Schlauchleitungshersteller vorliegen, eine Risikobeurteilung durchgeführt wurde, bei der auch vorhandene oder geplante sekundäre Schutzmaßnahmen gegen Gefährdungen beim Versagen von Schlauchleitungen berücksichtigt wurden, die Prüfung auf den arbeits-sicheren Zustand in angemessenen, festgelegten Zeitabständen durch einen Sachkundigen durchgeführt wird, der Maschinenhersteller muss dem Benutzer die entsprechende Verwendungsdauer und die Abstände für die sicherheitstechnische Überprüfung der eingesetzten Schlauchleitungen angeben, der Benutzer muss dafür sorgen, dass die Anlage in der vorgesehenen Weise aufgestellt und betrieben wird, die Betriebs- und Umgebungsbedingungen nicht gravierend verändert werden, die Überprüfungen auf den arbeits-sicheren Zustand der Schlauchleitungen termingerecht durchgeführt werden, beschädigte und zu alte Schlauchleitungen auch tatsächlich und umgehend ausgetauscht werden.

Nachträge zu drei UVV beraten

Sitzung des Präventionsausschusses der BSBG

Zu seiner 52. Sitzung kam der Präventionsausschuss am 16. und 17. Oktober 2001 in Duisburg zusammen. Themenfelder waren im Wesentlichen das berufsgenossenschaftliche Vorschriften- und Regelwerk, der Fernlehrgang „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“, der Gesundheitsbericht Binnenschiffer und Themen zur Unfallverhütung und zum Unfallgeschehen.

Die Nachträge zu den UVV „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“, „Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ und „Betriebsärzte“ wurden beraten. Die Empfehlung des Ausschusses an die Vertreterversammlung lautet, diese UVV zu verabschieden. So nahm es die Vertreterversammlung auch auf ihrer Sitzung im November auch vor. Die erstgenannte UVV ist mittlerweile genehmigt und tritt zum 1. April 2002 in Kraft.

Vom Zeitpunkt der Genehmigung der anderen beiden UVV hängt es ab, wann mit der Umsetzung des Fernlehr-

gangs „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ begonnen werden kann. Der Präventionsausschuss und später auch die Vertreterversammlung hat den Bericht über die nunmehr abgeschlossene Entwicklung des Fernlehrgangs mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen. Der „Fahrensman“ hatte über den Fernlehrgang in seiner Ausgabe 4/2001 grundsätzlich informiert und wird sich diesem Thema in einer späteren Ausgabe ausgiebig widmen.

In dieser Sitzung wurden auch zwei langjährige Mitglieder des Ausschusses verabschiedet, weil sie in den Ruhestand bzw. in die Altersteilzeit wechseln: Günter Biesgen und Frank-Rüdiger Knaths wurden vom Vorsitzenden Hans-Werner Kayser mit dem Dank für die in all den Jahren geleistete wertvolle Arbeit aus dem Ausschuss entlassen; ihre eigentliche Verabschiedung aus den Organen der BSBG erfolgte dann einige Wochen später auf der Vertreterversammlung in Hamburg.

Angebot für Jugendliche



Junge Leute zwischen 16 und 25 finden unter www.next-line.de Informationen über Gesundheit, Beruf und Verkehr sowie alles Wichtige über die Berufsgenossenschaften.

Die aktuellen Themen reichen von „Fit statt fett durch den Winter“, über den richtigen Umgang mit Alkohol und Drogen bis hin zum Medikamentenmissbrauch. next-line ist aber nicht nur für Jugend-

liche interessant. Lehrern werden Arbeitsmaterialien (Unterrichtshilfen, Folien) zum Ausdrucken bzw. Herunterladen angeboten. Hintergrundinformationen und Linkhinweise ergänzen das Angebot.

Hinter next-line steht eine kompetente Fachredaktion. Alle Inhalte sind redaktionell bearbeitet und werden regelmäßig aktualisiert.

UNFALL- Chronik

Wie es in der Vergangenheit der Fall war, entstammt die Unfall-Chronik auch diesmal wieder den Unfallanzeigen und ärztlichen Unfallmeldungen, die bei der BSBG eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Original-Meldung wiedergegeben.

★

Der Matrose hat dem an Land stehenden Schiffsjungen ein Tau zugeworfen. Die Schlinge sprang auf und schlug dem Schiffsjungen gegen den Unterkiefer.

★

Beim Losmachen einer Leine ist der Festmacher ausgerutscht und mit dem Rücken gegen einen Poller gefallen. Dabei zog er sich eine Rückenprellung zu.

★

Beim Verlassen des Firmengebäudes lief die Sekretärin gegen die automatisch schließende Glasschiebetüre. Dabei erlitt sie Verletzungen an Stirn und Nase.

★

Beim Gang über eine Tranplatte, die zur Überquerung der Ladelöschleitungen angebracht war ist der Schiffsführer beim Abgang von dieser Platte plötzlich ausgerutscht, auf sein Gesäß gefallen und mit dem Rücken (im Hüftbereich) hart gegen das Schiffsgeländer aufgeschlagen.

★

Beim Festmachen des Schiffes wurde der Festmacher von einem zerrissenen Seil am linken Fuß getroffen worden, ist zu Fall gekommen und mit dem Kopf aufgeprallt.

★

Beim Abspülen des Vorschiffes hob der Matrose die Einstiegs Luke zum Bugstrahlmotorraum an, um den Sand unter dem Lukenrand wegzuspülen. Er bemerkte beim Anheben der Luke nicht, dass sich das darunter befindliche Schutzgitter an dem an der Luke sitzenden Sicherungshaken verhakt hatte und somit gleichzeitig mit angehoben wurde. Beim Anheben kam er mit dem rechten Fuß auf den Lukenrand. Als die Luke halb oben war, löste sich das Schutzgitter vom Haken und fiel ihm auf den Fuß. Da er dachte, es handle sich nur um eine starke Prellung, arbeitete er deshalb weiter. Als nach einer Woche die Schmerzen aber immer stärker wurden, suchte der Arbeitnehmer einen Arzt auf.

★

Nach der Demontage des Positionslaternenmastes auf dem Vorschiff des Schubleichters musste der Mast zum Schubboot transportiert werden. Während des Übersteigens vom einen Schubleichter auf den 60 cm tieferliegenden anderen Schubleichter rutschte der Steuermann aus und zog sich eine Verletzung am Arm zu.

★

Während einer Kollision mit einem anderen Schiff ist der Schiffsführer im Steuerhaus gefallen und mit dem Gesicht auf die Armaturen und mit den Knien auf den Boden geschlagen.

★

Beim Drehen eines Saugspiralschlauches bekam der Schlosser einen hervorstehenden Draht in einen Finger, der sich daraufhin entzündete.

Herausgeber: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, Straße 193, 47053 Duisburg · Verantwortlich: Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier · Redaktion: Renate Bantz beide Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · Verlag: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, Straße 193, 47053 Duisburg · eMail: BSBG.EDV@Cityweb.de · Druck: Brendow Druck, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „FAHRENSMANN“ als Quelle.

Elbe-Arbeiten rufen weiter Proteste hervor

Vertiefung soll ganzjährige Befahrung sichern

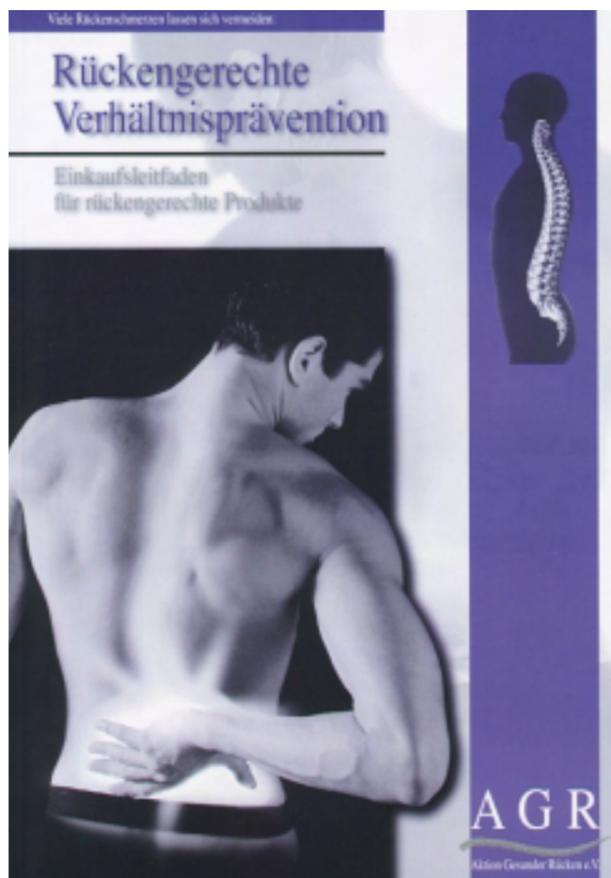
Auf einer ganzjährigen Befahrbarkeit der Elbe ruhen große Hoffnungen, und deshalb läuft an mehreren Stellen des Flusses der Ausbau. Als Resultat des Bundesverkehrswegeplanes von 1992 mit einer prognostizierten hohen Zunahme der Binnenschifftransporte soll die Elbe bei einer Breite von 50 m auf eine Tiefe von 1,60 m gebracht werden. Dagegen gibt es in mehreren Regionen entlang der Elbe Protest.

So bezweifelt der BUND (Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschlands) den Nutzen einer Elbe-Vertiefung und der großen Investitionen in die Herrichtung von über 1000 Buhnen am Flussufer. Die Erwartungen in die Zunahme des Güterverkehrsanteils der Binnenschiffahrt hätten sich nicht erfüllt, die Prognosen seien unrealistisch. Somit würden Steuergelder verschwendet, und die letzte Flusslandschaft Mitteleuropas sei durch die Arbeiten in Gefahr, heißt es beim BUND.

Dagegen betont der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) den Nutzen der Sanierung wie auch der Vertiefung. Ohne Ausbau der Elbe hätten die

Binnenschiffer gar nicht die Chance, den Fluss zu nutzen, heißt es in Duisburg. Für den BDB haben die Arbeiten eher den Rang einer nachgeholt Instandsetzung.

Zwar wurde das Anfang der 90-er Jahre erwartete Güterverkehrsaufkommen von 15,6 Millionen Tonnen bei weitem nicht erreicht. Für 1999 wird von 4,4 Millionen Tonnen gesprochen. Laut Bundesverkehrsministerium ist das Aufkommen im Jahr 2000 aber deutlich gestiegen. Doch viele Anwohner und Umweltorganisationen befürchten irreparable Schäden für seltene Wasservögel und eine Austrocknung der Auenwälder. Diese Kontroverse dürfte noch nicht zu Ende sein.



Etwas Gutes für die Wirbelsäule tun

Einkaufsleitfaden für rückengerechte Produkte

Die Wirbelsäule ist im Alltag vielfachen Belastungen ausgesetzt: beim Sitzen am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug genauso wie beim Schlafen im Bett. Falsche Körperhaltung kann dabei zu Rückenschmerzen und dauerhaften Schäden an der Wirbelsäule führen. Ergonomisch korrekt gestaltete Möbel und Geräte können – helfen, solche Probleme zu vermeiden.

Die neu aufgelegte Broschüre „Rückengerechte Verhältnisprävention – Einkaufsleitfaden für rückengerechte Produkte“ der Aktion Gesunder Rücken e.V. (AGR) erklärt Interessierten welche Kriterien

beim Kauf ergonomischer Produkte zu beachten sind.

Die Broschüre informiert auch für Laien verständlich über Ursachen und Verbreitung von Rückenschmerzen. Sie erklärt die Aufgaben, den Aufbau und die Problemzonen von Wirbelsäule, Bandscheiben und Muskulatur. Sie ist somit eine wertvolle Hilfestellung und beim Einkauf von Produkten verschiedener Hersteller.

Der Einkaufsleitfaden ist zum Preis von 7,50 € erhältlich bei der „Aktion Gesunder Rücken“ e.V. Postfach 103, 27443 Selzingen.

AMD ist auch Berater in Gesundheitsfragen

Mit Fahr- und Steuertätigkeiten können erhebliche Gefahren und Belastungen verbunden sein. Dies gilt in der Binnenschiffahrt besonders für die Schiffsführer und Steuerleute. Aus dieser Tätigkeit kann aber auch eine Gefährdung anderer resultieren. Ein Schiff stellt eine relativ große Masse dar, die nicht nur gelenkt, sondern auch in kritischen Situationen gebremst werden muss. Fehlhandlungen des Steuer- und Überwachungspersonals können zur Gefahr werden. Optische und akustische Signale erfolgen dauernd und müssen als Information schnell und fehlerfrei erfasst und nachfolgend in eine richtige Handlung umgesetzt werden. Bei der Steuertätigkeit auf Schiffen können aufgrund längerer Schichtzeiten oder möglicher Widrigkeiten des Wetters erhebliche psychisch-geistige Belastungen entstehen.

Um die sich daraus ergebenden Belastungen zu verringern und um daraus entstehende Gefahren zu mindern sind vom Personal in Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten arbeitsmedizinische Kriterien zu erfüllen.

Ebenso sollen auch Unfall- und Gesundheitsgefahren wirksam vermieden oder zumindest deutlich vermindert werden. Dazu ist es notwendig, dass die Beschäftigten für ihre Tätigkeit gesundheitlich geeignet sind. Die gesundheitliche Eignung erfolgt durch arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen.

Zum Untersuchungsumfang gehört eine umfassende Erhebung der Krankengeschichte. Daran schließt sich eine internistisch orientierte Ganzkörperuntersuchung an. Besonders berücksichtigt werden dabei Herz-Kreislauf-Störungen, nervliche (neurologische) und psychische Auffälligkeiten. Eine größere Zahl von Gesundheitsstörungen, die maßgeblich auf die Fahr- und Steuertätigkeit

Nur in seltenen Fällen ist eine ergänzende Blutuntersuchung erforderlich. Der Beurteilung des Sehvermögens mit Prüfung der Sehschärfe in der Ferne und Nähe, des räumlichen Sehens und Gesichtsfeldes sowie des Farbsehens kommt eine große Bedeutung zu. Das Tragen von Sehhilfen kann zur Auflage für die Tätigkeit gemacht werden. Auch schließt sich eine Überprüfung des Hörvermögens mittels Audiometrie an.

Die arbeitsmedizinische Beurteilung kann zum Ergebnis haben: Keine gesundheitlichen Bedenken, keine gesundheitlichen Bedenken unter bestimmten Voraussetzungen, befristet gesundheitliche Bedenken oder dauernde gesundheitliche Bedenken.

Der Untersuchungsabstand beträgt in der Regel drei Jahre. Er wird verkürzt, wenn gesundheitliche Auffälligkeiten festgestellt wurden.

Bedenken Sie bitte, wenn Sie als Binnenschiffer zu uns, zum AMD der BSBG kommen: Wir untersuchen Sie nicht nur, sondern können und werden Sie persönlich in Gesundheitsfragen beraten. Sie können sich dem ärztlichen Team ohne Sorge anvertrauen. Wir stehen wie jeder andere Arzt unter ärztlicher Schweigepflicht. Das heißt, Ihr Arbeitgeber erfährt aus der Untersuchung keine gesundheitlichen Details über Sie. Sollten Sie Fragen haben, sprechen Sie uns, das AMD-Team an.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Auswirkungen haben können, werden dabei erfasst. Als Beispiele sind Gleichgewichtsstörungen, Anfallsleiden, Atmungsstörungen im Schlaf (Schlaf-Apnoe-Syndrom), Zuckerkrankheit, Alkohol- und Drogenmissbrauch zu nennen.

Auch eine Urinuntersuchung, die Rückschluss auf eine Vielzahl von krankhaften Veränderungen zulässt, gehört zur Untersuchung.

Abgasleitung für den Kühlschrank ohne Siebe

Die Kühlschränke auf einem Binnenschiff verdienen besondere Beachtung

Flüssiggasanlagen an Bord von Wasserfahrzeugen müssen entsprechend den geltenden Unfallverhütungs- und Verkehrsvorschriften sowie den Einbau- und Betriebsvorschriften der Gasgerätehersteller eingebaut, betrieben und geprüft werden. Kühlschränke müssen, wie andere Gasgeräte auch, fest eingebaut und gegen Verrutschen gesichert sein. Die Kühlschränke sind mit einer Abgasleitung zu versehen welche die Abgase, möglichst auf kürzesten Weg ohne Umlenkungen, sicher ans freie Deck abführt.

Die Abgasleitung muss im Aufstellungsraum mit einer sog. „Strömungssicherung“ und an Deck mit einer „Fallwindsicherung“ ausgerüstet sein. Die Fallwindsicherung soll verhindern, dass durch plötzliche Fallwinde (z.B. bei Brückendurchfahrten) die Flamme am Brenner ausgeblasen wird. Die Strömungssicherung in der Abgasleitung ist die sekundäre Sicherung für die Abgasführung. Sie soll beim teilweisen Versagen der Fallwindsicherung den Gegendruck in der Abgasleitung abbauen, indem dieser seitlich abgeleitet wird.

Fallwindsicherungen sind z.B. Meidinger Scheiben

- Abgas-Geräteabflüßer
- Sonstige geeignete Konstruktionen (Siehe Skizze)

Strömungssicherungen werden z. B. dadurch erreicht, dass die bordseits zu erstellende Abgasleitung nicht direkt mit dem Abgasstutzen des Kühlschranks verbunden sondern mit einem ausreichend bemessenen Trichter über den Stutzen geführt wird.



Wird Abgasleitung direkt mit dem Abgasstutzen verbunden, ist in die Leitung ein seitlicher offener Abgang vorzusehen. Dieser Abgang soll den in der Abgasleitung evtl. auftretenden Gegendruck seitlich abführen. Der Abgang muss mindestens den gleichen Querschnitt aufweisen wie die Abgasleitung. Er muss schräg nach unten zeigend eingebaut sein und im unteren Bereich ein wenig in die Abgasleitung hineinragen. (Siehe Skizze).

In keinem Fall dürfen in die Abgasleitung Armaturen oder Siebe (z.B. Flammendurchschlagsicherungen) eingebaut werden, die ggf. unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Kondensation) die Abgasführung behindern oder sogar völlig außer Betrieb setzen. Dadurch kann es zum Rückstau der Abgase bis zum Brenner kommen. Am Brenner ist dann nicht mehr ausreichend Sauerstoff vorhanden, der für eine vollkommene Verbrennung notwendig ist.

Dadurch wird bei der Verbrennung erhöht CO produziert. Dies muss unbedingt verhindert werden, da sich in den Aufstellungsräumen für Kühlschränke (z.B. Küche) Personen aufhalten. Im Extremfall kann es sonst bei nicht funktionsfähiger Abgasführung zur CO – Vergiftung kommen!

„RheinSchifferWelten“ zeigt einen besonderen Beruf

Ernsthaftigkeit der Arbeit – die Faszination im Alltag

Wo anfangen, wo aufhören? Mit seinem Dreifachwerk „RheinSchifferWelten“ hat das Rheinische Amt für Landeskunde typische Arbeitsbestandteile aus dem Alltag der Fahrenleute mit faszinierenden Augenblicken auf dem Strom zu verknüpfen versucht. Jedes Angebot – Fotoausstellung im Internet, Film auf Videokassette und öffentliche Ausstellung – hat eigene Reize. Die Fotoausstellung gibt einen authentischen Einblick in die Welt der Rheinschiffer. Die Fotos führen unmittelbar den Alltag und das Leben der Menschen auf dem Rhein vor Augen: Anlegen und Koppeln, Laden und Löschen der Ladung, Familienleben im Steuerhaus, spielende Kinder an Bord, aber auch die vielfältigen und interessanten Arbeiten, der Blick auf vorbeiziehende Rheinufer – das alles sind lebendige Facetten der „RheinSchifferWelten“. Im Mittelpunkt stehen Portraits der Binnenschiffer selbst – Menschen, für die ihr Beruf oft mehr ist als ein Job, die nicht mehr loskommen von der Binnenschiffahrt. Zum Beispiel Claas Schütte. Aus dem Leben des Steuerhelfers der MS Rudolf

Thea ist die Schifffahrt nicht mehr wegzudenken: „Ich kann mir nicht vorstellen, noch einmal an Land zu arbeiten.“ Jeder, der einen PC mit Internet-Anschluss hat, kann sich die Bilder als virtuelle Ausstellung ansehen und die erläuternden Texte auf sich wirken lassen: www.rheinschifferwelten.de. Noch stärker als die Standbilder zieht der Film den Betrachter in den Bann. Ob Angestellter auf einem Schubverband einer großen Reederei, Partikulier oder Schifferfrau, die routiniert ihren Part übernimmt, aber auch die Wasserschutzpolizei auf Patrouille – sie alle kommen zu Wort, erzählen von ihrem Leben, den Problemen, der Zukunft und ihren Visionen. Ab März 2002 „wandern“ die Bilder als reale Fotoausstellung durchs Rheinland. Die Ausstellung kann von Museen und interessierten Institutionen beim Amt für rheinische Landeskunde in Bonn ausgeliehen werden. Infos zur Ausstellung und zum Film: Landschaftsverband Rheinland, Amt für rheinische Landeskunde Bonn, Tel.: 0228-9834 -208, e-mail:arl@lvr.de.



Festmachen mit gemeinsamer Kraft – wie immer ist die vorgeschriebene Schutzkleidung wichtig.



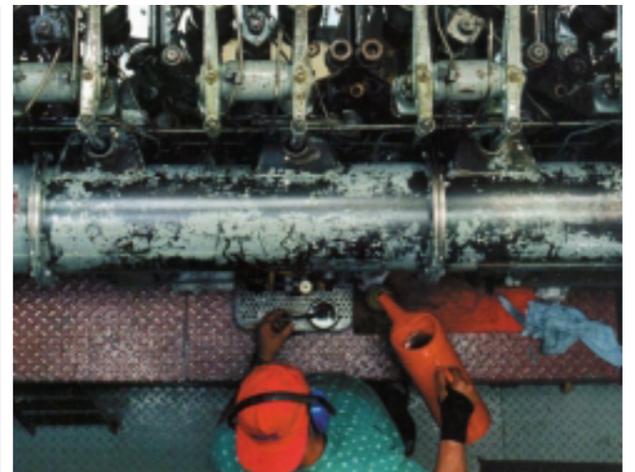
Der eigene Pkw geht an Bord.



Beim Spielen ist das Schiff dabei.



Vom Steuerstand geht der Blick auf den Strom.



Die Pflege der Maschine ist eine tägliche Arbeit.

Der Tipp stammte von irgendwem. Harry war's egal gewesen. Hauptsache, das Haus war einsam und ohne Nachbarn. Der alte Stafford, der darin wohnte, konnte ihm keine Angst einjagen. Durch das erleuchtete Fenster konnte er den alten Mann sehen, wie er von Aquarium zu Aquarium ging und die Fische fütterte. Harry grinste. Wer sein Geld für dieses Fischzeug aus dem Fenster rausschmeißen konnte, hatte genug davon. Auch den Safe konnte Harry sehen, ein altes Monstrum. Harry war davon überzeugt, dass er ihn mit dem Brecheisen aufbekommen würde. Einmal startete Stafford zum Fenster hinüber. Harry duckte sich sofort. Als er es wagte, sich wieder aufzurichten, stellte er atemend fest, dass es blinder Alarm gewesen war. Der alte Mann hatte nichts gemerkt. Stafford war bei den Reptilien angelangt. Hier ließ er sich Zeit. Harry konnte sehen, dass er mit den Schildkröten, Eidechsen und Leguanen sprach. Harry schüttelte den Kopf. Auf Ideen kamen die Menschen! Unterhielten sich mit diesem Kropfzeug! Stafford lies sich Zeit. Harry kaute auf seiner Unterlippe und dachte: Mach voran, Alter! Verschwinde endlich!

Drinnen im Zimmer nickte Stafford befriedigt vor sich hin. Dann machte er das Licht aus und entschwand hinter der Tür. Ein paar Sekunden später ging im ersten Stock das Licht an. Harry wartete weiter. Erst als auch oben das Licht erlosch, was bedeutete, dass der alte Herr in den Federn lag, schlug er die Scheibe ein. Im Scheibeneinschlagen war er Spezialist. Das ging völlig geräuschlos. Man brauchte dafür nur eine Rolle Leukoplast und einen dicken Handschuh. Danach das Fenster aufmachen, war eine Kleinigkeit. Harry stieß den Fensterladen zurück und schwang sich in den Raum. Der Lichtschein seiner Taschenlampe richtete sich auf den Safe. Gleich darauf fluchte Harry stumm in sich hinein. Der Safe sah nur so aus wie ein Monstrum. In Wirklichkeit war er ein solides Stück Arbeit. Ihn aufzukriegen würde Blut, Schweiß und Tränen bedeuten. Harry machte sich an die Arbeit. Gleich beim ersten Versuch passierte das Malheur: Das Eisen rutschte ab. Es gab einen Höllenlärm. Und dann ging auch schon das Licht an und Stafford, der alte Mann, fragte: „Junger Mann, was fällt Ihnen ein?“ Harry war kein Mann, der sich so einfach überrumpeln



Teures Hobby

VON VICTOR CONTE

ließ. Er richtete sich auf und knurrte: „Dreimal darfst Du raten, Opa. Und wenn Du's endlich kapiert hast, komm her und mach das Ding hier auf.“ Stafford hatte sich nur den Morgenmantel über den Pyjama gezogen. Er sah sehr alt

und mager aus, wie er da stand. Aber auch sehr zäh. „Junger Mann“, fragte er, „Sie erwarten doch nicht im Ernst, dass ich Ihnen helfe? Verlassen Sie augenblicklich mein Haus, bevor ich die Polizei rufe.“

Der alte Mann ging doch tatsächlich auf das Telefon zu. Harry runzelte die Stirn. Es war einfach nicht zu fassen. Der Starrsinn des Alten machte ihn wütend, und wenn Harry wütend wurde, war er gefährlich. „Ich sagte: Komm her!“ Und dann war's auch schon passiert. Der alte Mann bekam die Brechstange auf die Finger. Und dabei kam Harry die Idee. „Komm her und mach den Safe auf! Sonst.....“ Harry brauchte nicht auszusprechen, was er mit „sonst“ meinte. Die Brechstange, die er schwang, war eine unmissverständliche Drohung. Der Starrsinn des Alten musste doch zu brechen sein! Stafford wehrte sich, und das machte Harry erst recht wütend. Harry vergaß seine gute Kinderstube und nahm sich den Alten vor. Nach fünf Minuten gab er's auf. Stafford lag blutüberströmt auf dem Teppich und rührte sich nicht mehr. Und der verdammte Safe war immer noch zu. „He, Alter!“ Harry stieß Stafford mit dem Fuß an. Der alte Mann war schlaff wie ein Mehlsack. Plötzlich bekam es Harry mit der Angst zu tun. Ein Einbruch war eine runde Sache. Ein Mord aber konnte unange-

nehm werden. Das brachte die Polypen auf die Beine. „Komm, stell Dich nicht an!“ Verzweiflung klang in Harrys Stimme. Er hatte den alten Idioten doch nicht etwa totgeschlagen? Dann ging drüben über der Garage das Licht an, und die Stimme des Chauffeurs rief herüber: „Mister Stafford, ist etwas nicht in Ordnung?“ Harry machte, dass er davonkam. Er schwang sich aus dem Fenster und rannte los. Aber auch der Chauffeur rannte los, und damit war für Harry der Weg zur Straße, wo sein Wagen stand, versperrt. Der Chauffeur kam näher. Er trug ein Gewehr. Verzweifelt sah sich Harry nach einem Versteck um. Eine runde Betonbrüstung tauchte vor ihm auf. Er schwang sich hinüber und duckte sich. Der alte Stafford hatte sich inzwischen hochgerappelt und stand am Fenster. Er versuchte zu schreien, um den Burschen auf die Gefahr aufmerksam zu machen, doch aus seiner zerschundenen Kehle kam kein Laut. Und dann hörte er aus der Schlangengrube den Todeschrei. Es war das teuerste seiner Hobbies, diese Schlangengrube mit Giftschlangen aus aller Welt.