

# Der Fahrensmann

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (02 03) 29 52-0 · Telefax (02 03) 29 52 66  
Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

## Entscheidung zum Donauausbau schockt Gewerbe

**Große Erwartungen des Gewerbes verbinden sich seit langem mit dem Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen – Erwartungen auch mit Blick auf die Wiederaufnahme und Verstärkung der verlängerten Verkehre nach Süd- und Südost-europa.**

Doch mit der jüngsten Entscheidung der Regierungsfractionen von SPD und Bündnis 90 /Grüne, auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nur flussbauliche Maßnahmen statt eines Ausbaus mit Staustufen zuzulassen, sind diese Erwartungen zunichte gemacht worden. Denn die immer wieder geforderte Abladetiefe von 2,50 m wird so nicht erreicht. Geschlossen lehnten inzwischen maßgebliche Vertreter der deutschen Binnenschiffahrt die Entscheidung aus Berlin ab.

„Größte verkehrspolitische Fehlentscheidung“, „völlig unzureichende Lösung“ oder „Staustufen sind ein Muss“ lauteten die Bewertungen zu dem Beschluss von Gewerbe und Verbandsvertretern. Auch die Oppositionsfractionen im Bundestag äußerten ihr Unverständnis. In diesem Zusammenhang erklärte Bayerns Innenminister Otto Wiesheu, dass die Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern eine Abladetiefe von 2,50 m vorsehe. Abwei-

chende Regelungen seien nicht möglich.

Das Binnenschiffgewerbe sei entsetzt über den Beschluss der Regierungsfractionen, teilte der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt, Heinz Hofmann, mit. Gutachten hätten belegt, dass Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Donau-Verkehr nur mit dem Bau von Staustufen zu erreichen seien. Ansonsten würden sich frühere Äußerungen, das steigende Verkehrsaufkommen „vor allem über den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff abzuwickeln“, als leeres Versprechen erweisen, so Hofmann.

Dagegen betonten Sprecher von SPD und Grünen im Bundestag, dass die Vereinbarung über flussbauliche Maßnahmen nicht nur ökologisch vertretbar, sondern auch die mit Abstand wirtschaftlichste Variante sei.

Bleibt nur zu hoffen, dass dies noch nicht der Schlusspunkt unter der Diskussion ist. Für das Gewerbe kann er es noch nicht sein.

## Neuer Höchst-Jahresarbeitsverdienst

Der Jahresarbeitsverdienst ist die Berechnungsgrundlage für Verletzten- und Hinterbliebenenrenten sowie in besonderen Fällen für das Verletztengeld.

Der Höchstjahresarbeitsverdienst der BSBG beträgt ab dem 1. Januar 2002 aufgrund der Währungsumstellung 63.000,00 €. Ab 1. Januar 2003 hat die Vertreterversammlung den Höchst-Jahresarbeitsverdienst auf 72.000,00 € festgesetzt. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat den Höchstjahresarbeitsverdienst in gleicher Höhe geregelt. Damit ist für diesen Bereich im Hinblick auf die zum 1. Januar 2005 vereinbarte Fusion die Rechtsangleichung bereits hergestellt.

Diese und weitere Satzungsänderungen wurden in der Zeitschrift „Binnenschiffahrt – Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen“ bekannt gemacht.

## Aus dem Inhalt:

- Gesundheitsbericht Binnenschiffer
- Der Beitragsfuß bleibt erneut konstant
- Geoschiff Jenny ist unterwegs



Start in die Saison auf dem bayerischen Ammersee: Der neu gebaute Schaufelraddampfer.

## Schaufelnd über den Ammersee Nach langen Jahren wieder ein Schaufelraddampfer

Kreisende Schaufelräder durchpflügen das Wasser des Ammersees, während im eleganten Salon die Fahrgäste den Blick über die Wasserfläche genießen – diesen Anblick findet man jetzt am bayerischen Ammersee. Denn auf dem hochgelegenen See tut jetzt ein Schaufelraddampfer Dienst. Er wurde im Auftrag des bayerischen Finanzministeriums durch die Lux-Werft in Niederkassel bei Bonn gebaut. Schaufelraddampfer sind auf den Wasserstraßen und

Seen in Deutschland eine Ausnahme – der Neubau eines Raddampfers gar ist mehr als das.

Jetzt gibt es wieder ein Fahrgastschiff mit den charakteristischen Großschaufeln. Der Schaufelraddampfer von der Lux-Werft ist 54 m lang und 14 m breit, der große Salon mit Anleihen an die Jugendstilzeit bietet 150 Passagieren Platz, während auf dem überdachten Freideck nochmals 150 Personen eine Sitzgelegenheit finden.

Zwei Deutz Marine-Motoren, die ihre Kraft über Hydraulikmotoren an die Schaufelräder weitergeben, sorgen für den Antrieb.

An Bug und Heck befinden sich zwei zusätzliche Manövriervorrichtungen (Schottel-Pump-Jets). Der Innenausbau erfolgte auf der Werft der Schiffahrts Ammersee durch die Innsbrucker Firma Auer. Der Transport von Niederkassel nach Roth bei Nürnberg erfolgte per Schubschiff.

## Sicheres Gehen und Stehen auf dem Fahrgastschiff

**Sommerzeit, Ausflugszeit und damit auch die Hochzeit der Fahrgastschiffahrt. Über 825 Fahrgastschiffe werden in Mitgliedsbetrieben der BSBG betrieben und mehr als 5700 Versicherte sorgen dafür, dass die Schiffe sicher navigiert und die Fahrgäste gut betreut eine angenehme Zeit an Bord verbringen.**

Schwerpunkt des Unfallgeschehens bilden auch hier die Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle. Wenn man sich bewusst macht, wie häufig gerade die Mitarbeiter im Service mit Gegenständen (Tablets, Teller, Servierplatten, Getränkeboxen) unterwegs sind, gehen diese Unfälle leider nicht immer glimpflich ab. Auch hier sei an die Nutzung geeigneter Schuhe zu erinnern. Es gibt sie auch für Küchen- und Servicekräfte in Form von modisch ansprechenden Formen.

Beim An- und Ablegen kann man leider immer noch Deckspersonal sehen, das auf den Schutz der Rettungsweste verzichtet. Da sie zu diesen Tätigkeiten in der Regel den durch Geländer und sonstige Schutzvorrichtungen gesicherten Bereich verlassen, kann dieses Verhalten nicht akzeptiert werden.

Auch wer seinen Gästen angenehme Stunden an Bord bereiten will, sollte als Profi die

eigene Sicherheit nicht vernachlässigen. Die vielfach geäußerte Befürchtung, dass man bei den Gästen dadurch Ängste wecken könnte, kann so nicht stehen bleiben. Jeder Fahrgast wird sich auf einem Schiff wohler fühlen, auf dem der Mannschaft der Sicherheitsgedanke augenscheinlich am Herzen liegt. Bordpersonal, das mit der eigenen Sicherheit schlampig umgeht, ist nicht unbedingt ein Garant dafür, dass Sicherheit an Bord ernst genommen wird. Und hier sind die Fahrgäste dann sehr sensibel. Besonders deshalb, weil die Fahrt auf einem Schiff der „weißen Flotten“ stets einem Ereignis oder Ausflug etwas besonderes verleihen soll.

Das Angebot der Fahrgastschiffahrt lässt hier nur wenige Wünsche offen. Da gibt es neben den üblichen Rundfahrten, die nahezu alle Reedereien an ihren angestammten Orten anbieten, jede Menge

Sonderfahrten und Events auf dem Wasser.

Wer den Bund für's Leben nicht auf dem Standesamt schließen will, der kann seinen Standesbeamten (oder Pfarrer) an Bord bitten, so zum Beispiel in Dresden, Passau oder Duisburg und sicherlich noch an vielen anderen Orten. Danach lässt es sich gleich an Bord feiern.

Ein Schiff zum Feiern chartern kann man ebenfalls fast überall. Auch für Betriebsausflüge, Schulfahrten oder Vereinsausflüge lassen sich häufig Bus- oder Zugfahrten kombinieren, ganze Schiffe reservieren oder Sonderpreise bei Pauschalreisen aushandeln. Und viele Schiffahrtsbetriebe bieten gleich eine weitere Aktivität in Kombination mit an und helfen so der Fantasie von Organisatoren solcher Veranstaltungen auf die Sprünge.

Technik und Architektur lässt sich meist bei den Stadt- und Hafenrundfahrten erleben,

egal ob an der Spree, Alster oder Elbe.

Viel Natur gibt es zum Beispiel bei den Fahrten im Altmühltal oder durch den Oderbruch, durch die Bodden- und Mecklenburger Gewässer oder auf und rund um die Müritze.

Wer sich sowohl für Landschaft als auch für Technik interessiert, ist bei Fahrten mit Schleusendurchfahrten gut aufgehoben. Sie werden am Neckar, auf der Mosel oder auf der Weser als Wasserstraßenkreuzfahrt angeboten.



Vor der Kulisse Dresdens fahren die Dampfer am 1. Mai eine Parade.

## Traditionsschiff für die HADAG

Die HADAG hat ein Traditionsschiff in Betrieb genommen, das sie dauerhaft erhalten will. Die 1962 in Dienst gestellte „Kirchdorf“ erstrahlt nach einem Aufenthalt bei der Schiffswerft Henry von Cölln (Finckenwerder) wieder in den alten Hausfarben der Hamburger Fährschiffsreederei: Dunkelgrüner Rumpf, weiße Aufbauten und silberfarbener Schornstein mit grünem Ring prägen bis in die zweite Hälfte der sechziger Jahre das Aussehen der HADAG Fährschiffe. Diese Fähren haben die Hauptlast des Nahverkehrs auf dem Wasser getragen. Auch drinnen wurde die „Kirchdorf“ aufgefrischt. Neue Polster, Mobiliar und Fußböden haben das Arbeitspferd wieder attraktiv gemacht. Und die Fahrgäste können nun direkt in den Maschinenraum mit dem laufenden 272-kW-Dieselmotor gucken: Eine in den Fußboden eingelassene Luke aus Glas macht es möglich.

Hallo Fahrensleute!

**Nicht locker lassen: Die Rettungsweste muss sein**

In diesen Tagen wurden bei der BSBG die Zahlen der Unfallstatistik 2001 vorgelegt. Sie zeigen, dass die Tendenz zum Rückgang der Unfälle wie in anderen Branchen auch in der Binnenschiffahrt gegeben ist. Besonders Augenmerk erhalten dabei die Todesfälle. Denn der Respekt vor den arbeitenden Menschen und ihren Angehörigen zwingt die Verantwortlichen zu besonderen Anstrengungen, damit solche Unfälle vermieden werden können. Anlass dazu besteht auch weiterhin.

Denn im Jahr 2001 mussten wieder sechs Todesfälle in der Binnenschiffahrt registriert werden – darunter ein Ertrinkungsunfall. Natürlich kann man sich darüber nicht freuen, denn auch ein Mensch, der ertrunken ist, ist zuviel. Dennoch gibt diese Zahl auch Anlass zur Hoffnung. Man kann aus den Statistiken der letzten Jahre erkennen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Der deutliche Trend zu einer Senkung der Ertrinkungstoten ist kein Zufallsergebnis, sondern ist auf den immer stärkeren Gebrauch der Rettungsweste zurückzuführen. Darin sind sich alle Experten einig.

Seit vielen Jahren werden die Verantwortlichen nicht müde, mit ganz unterschiedlichen Methoden dafür zu werben, die Rettungsweste zu nutzen.

Die BSBG ist neue Wege gegangen, die Fahrensleute zu erreichen: Die Rettungsweste wurde zum Thema auf Seminare und in den Berufsschulen, bei Workshops konnten die Versicherten die

Wirkung der Weste am eigenen Leib erleben und Vorbehalte abbauen.

Neue Initiativen wie die der Freizeitjacke mit integrierter Rettungsweste wurden ergriffen. Die Westen wurden leichter, komfortabler und günstiger.

All diese Initiativen und Bemühungen tragen langsam Früchte. Immer mehr Binnenschiffer nutzen im betrieblichen Alltag die Rettungsweste, immer mehr Unternehmen verpflichten ihre Besatzungen zur Nutzung und immer mehr Beschäftigte, wissen, wie wichtig



dieser Schutz ist und der Slogan „Profis tragen Rettungs(kragen)-weste“, findet immer mehr Zustimmung im Alltag.

In der Folge dieser Entwicklung gibt es seit 1994/95 deutlich weniger Ertrinkungstote – und damit verbunden weniger menschliches Leid, weniger Trauer bei den Angehörigen, Freunden und Kollegen, weniger Kosten für die Allgemeinheit.

Für erfahrene Binnenschiffer und die Experten sprechen die Zahlen eindeutig dafür, dass der Schutz durch die Rettungs-

weste das wichtigste Argument gegen den Ertrinkungstod ist.

Die Zahlen der Unfallstatistik bestärken alle Verantwortlichen und alle die sich an ganz unterschiedlichen Stellen für das Tragen der Rettungsweste einsetzen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Und das ist dann doch ein Grund zur Freude. Denn die Zahlen sind Ansporn für alle, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen, damit es bald eine Unfallstatistik mit null Ertrinkungsunfällen gibt.

Arbeiten wir weiter daran, Sie in den Unternehmen, auf den Schiffen, bei den Kollegen und Mitarbeitern. Wir mit den Workshops und Seminaren, mit Aufklärung in den unterschiedlichen Medien. Und wir alle, indem wir nicht müde werden, auf die Vorteile und die Notwendigkeit der Rettungsweste hinzuweisen, indem wir weiter dafür sorgen, dass die Tragequote an Bord noch besser wird. Und arbeiten wir weiter daran, dass die Argumente gegen eine Nutzung als das entlarvt werden, was sie sind: Scheinargumente, die keinen Bestand haben, wenn man sie mit echten Fakten hinterfragt.

Und indem wir stets mit gutem Vorbild vorausgehen und allen, die es noch nicht glauben vorleben, wie wichtig die Rettungsweste ist. Denn es gibt keinen anderen sicheren Schutz gegen das Ertrinken.

*Regitta*

**„Reachstacker“ wird vor Pierkante gestoppt**

Der Containerumschlag in den Seehäfen Hamburg, Bremen oder Bremerhaven sowie in den Häfen an der Rheinschiene ist weiter zunehmend. Dem Trend folgend, werden jetzt auch im Kanalgebiet Container-Umschlaganlagen errichtet. So sind derartige Anlagen im Hafen Dörpen sowie seit Ende 2001 im Hafen Braunschweig in Betrieb. Die Mindener Hafen GmbH plant jetzt ebenfalls eine Container-Umschlaganlage im Industriefafen Minden. Die ersten Besprechungen für die Anlage erfolgten, mit Beteiligung der BSBG, im Januar dieses Jahres.

Der Containerumschlag soll, wie bereits im Hafen Dörpen, mittels eines sogenannten „Reachstacker“ erfolgen. Nach den Begriffsbestimmungen ist dies ein Gerät, das der BGV D 27 „Flurförderzeuge“ unterliegt. Danach darf es nur durch mindestens 18 Jahre alte, entsprechend den Ausbildungsrichtlinien geschulte Fahrer, betrieben werden. Nach § 5 der BGV D 27 hat der Unternehmer für den Betrieb des Flurförderzeuges eine Betriebsanweisung in schriftlicher Form zu erstellen.

Um zu verhindern, dass der Reachstacker die Pierkante überfährt, ist ein Sicherheitssystem vorgesehen. An der Pierkante entlang wird in ausreichendem Abstand von der Pier eine Blechwand er-



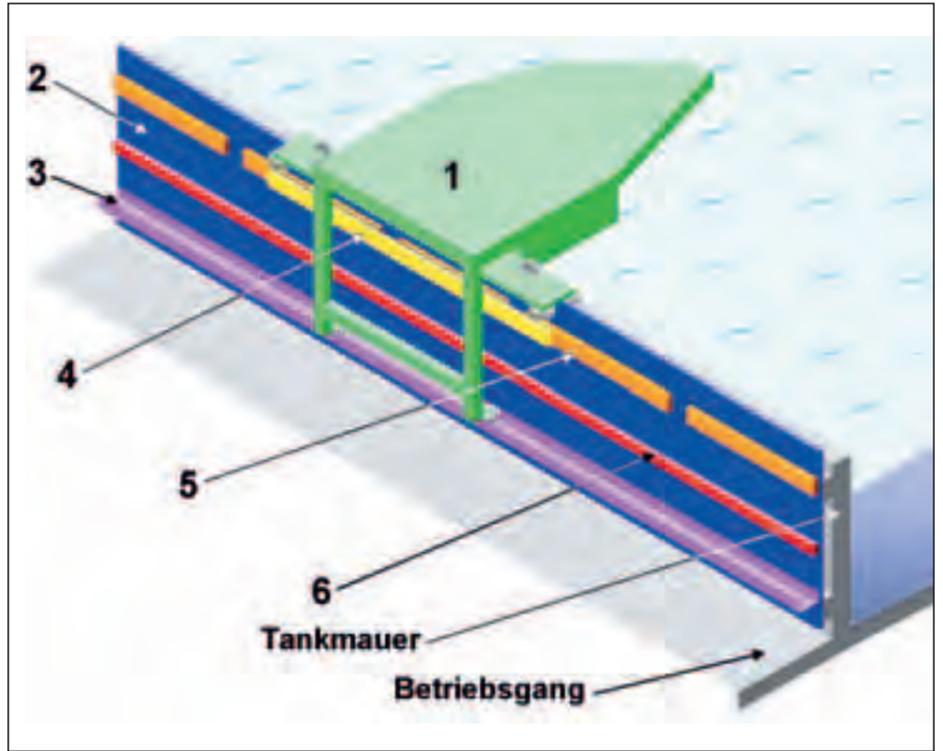
Den Umschlag der Container erledigt ein Reachstacker.

stellt, die im Bereich der Ausstiege Durchgangsöffnungen hat. Diese Blechwand dient der auf dem Reachstacker vorhandenen Messanlage (Laser-Distanz-Messanlage oder Ultraschallmessanlage) als Reflektor. Beim Heranfahren an die Pier nimmt der Fahrer ca. 5,50 m vor der Blechwand (Sicherheitslinie ist auf dem Boden markiert) durch manuelle Umschaltung die Sicherheitsmessanlage in Betrieb. Dadurch lässt sich der Reachstacker nur noch im Kriechgang (Motordrehzahl 800 min.<sup>-1</sup>) bewegen. Anschließend stoppt das Gerät ca. 0,80 m vor der Blechwand, und die Feststellbremse wird aktiviert.

In dieser Position ist dann die Bewegung des Kranes uneingeschränkt möglich. Die Sichtverhältnisse werden über am Kranausleger ausgelegte Kameras auf im Steuerstand vorhandene Monitore übertragen. Somit ist kein Einweiser an Bord erforderlich.

Nach dem Lösen der Feststellbremse ist die Fortbewegung des Reachstacker nur im Rückwärtsgang möglich. Die Sicht nach hinten wird ebenfalls über Kameras auf Monitore im Steuerstand übertragen.

Alle Sicherheitssysteme sind redundant im sog. „Fail-safe-System“ ausgeführt, so dass größtmögliche Sicherheit gewährleistet ist.



Die neue Anlage ermöglicht eine Vielzahl an Simulationen.

**Schnellschleppanlage erreicht 15 m pro Sekunde**

**Neuerung in der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau Duisburg**

Eine Branche, ein Verkehrsträger, der sich entwickeln will – sei es in technischer Hinsicht, sei es in der Erschließung neuer Märkte –, braucht Forschung. So auch die Binnenschiffahrt. Für die Binnenschiffahrt wird an unterschiedlichen Stellen geforscht, ganz besonders in Duisburg, wo neben den Verbänden die Gerhard-Mercator-Universität ihren Sitz hat. Zu den Institutionen, die Grundlagenforschung für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt betreiben, gehört das Europäische Entwicklungszentrum für die Binnen- und Küstenschiffahrt. Dort ging jetzt eine Schnellschleppanlage in Betrieb.

Hier, in der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VDB), erforscht man am Modell zum Beispiel das Verhalten schneller Schiffe oder simuliert Begegnungs- und Überholmanöver auf Wasserstraßen. Mit dem großen Schlepptank (200 m x 10 m x 1,25 m), dem Schleppwagen, dem Manövrierbecken (25 m x 25 m x 1,25 m), dem Wellengenerator, dem Planar-Motion-Mechanismus und anderen Systemen stehen der VDB modernste Versuchsanlagen zur Verfügung. Sie bil-

**Minimierung der Wellenbildung**

den die experimentelle Basis für die rund 50jährige Erfahrung auf dem Gebiet der Flachwasserhydrodynamik.

Seit Frühjahr 2002 verfügt die VDB darüber hinaus über eine Schnellschleppanlage, die mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen und der EU gefördert wurde. Diese Zusatzanlage erreicht mit 15 Metern in der Sekunde eine rund dreimal höhere Versuchsgeschwindigkeit als der vorhandene Schleppwagen.

Zur technischen Beschreibung: Der Wagen der Schnellschleppanlage mit seinem Kragarm (auf unserer Zeichnung, 1) läuft an senkrechten Trägerplatten (2) mit Führungs-

schienen (3). Der Antrieb erfolgt über einen Linearmotor, bestehend aus einer am Wagen befindlichen Leiste mit einem Dauermagneten (4) und an der Trägerplatte befestigten Elektromagneten als Statoren (5). Für die Stromversorgung und die Steuer- bzw. Signalleitungen sind Schienen mit Schleifkontakten (6) installiert.

Die Leistungsdaten lauten: Maximale Geschwindigkeit voraus und zurück 15 m/s, maximale Beschleunigung 1 g, minimale Beschleunigung 0,05 g, maximale Verzögerung im Betrieb 2 g, maximale Verzögerung bei Notstopp 3 g, maximale Masse der Nutzlast am Kragarm 100 kg, maximale Schleppkraft 1000 N, minimale Fahrlänge mit konstanter Geschwindigkeit 100 m, maximale Spannweite ab Innenfläche Tankwand 4,9 m, minimale Höhe Wasserstand 0,1 m, maximale Höhe Wasserstand 1,2 m, Masse des Wagens ohne Versuchsobjekt 700 kg, Länge des Wagens 3 m.

Zu den Anwendungsgebieten lässt sich sagen, dass die erweiterten Versuchsmöglichkeiten der VDB vor allem die Untersuchung schneller Schiffe sowie die Simulation von Begegnungs- und Überholmanövern betreffen. Die Einsatzgebiete sind jedoch nicht auf die Schifffahrt beschränkt, sondern umfassen auch Sonderuntersuchungen für andere

Bereiche, zum Beispiel für Bodeneffektfahrzeuge oder die Luftfahrt.

Damit wird zum einen dem wachsenden Bedarf an hydrodynamischen Untersuchungen bei hohen Geschwindigkeiten Rechnung getragen (zum Beispiel für Motoryachten, Behördenfahrzeuge, Gleitkatamarane, luftkissengestützte Schiffe, Bodeneffektfahrzeuge sowie für Profile, Gleitkörper oder Propulsionsorgane). Zum anderen eröffnen sich aus dem Parallelbetrieb der Anlagen neue Möglichkeiten, die hydrodynamischen Wechselwirkungen zwischen den Fahrzeugen zu untersuchen.

**Simulation von Begegnungen**

Ein Anwendungsbeispiel ist die Untersuchung der hydrodynamischen Eigenschaften schneller Fahrzeuge. Gleichzeitig bildet die Minimierung der Wellenbildung zur Schonung der Umwelt eine wichtige Aufgabe. Ein weiteres Feld ist die Optimierung der erforderlichen Leistung für den Start von Bodeneffektfahrzeugen.

VDB, Oststraße 77, 47057 Duisburg, Tel.: 0203 99369-0, Fax.: 0203 361373, E-mail: vbd@vbd.uni-duisburg.de, Internet: www.vbd.uni-duisburg.de.

**In den letzten Monaten ertranken:**

**Stanislav Lis** (31 Jahre)  
am 13. März 2002

**Alfred Kirch** (58 Jahre)  
GMS „Saale“  
am 28. April 2002

WIR TRAUERN MIT IHREN HINTERBLIEBENEN!

**Fußball-WM 2002 rauchfrei**

Die FIFA hat die Fußballweltmeisterschaft 2002 „rauchfrei“ erklärt. Während der Meisterschaft wird es keinen Verkauf von Tabakwaren geben, zudem ist das Rauchen in öffentlichen Bereichen verboten, meldet presstext.deutschland. Für diese Entscheidung wurde die FIFA von der WHO, der Weltgesundheitsorganisation, mit einem der höchsten Gesundheitspreise ausgezeichnet.

● **Herzerkrankungen doppelt so häufig**

● **Leiden unter dem Lärm**

● **Auftrag für einen Arbeitskreis**

## Binnenschiffer müssen oft auf Arztbesuch verzichten

Bei Binnenschiffern tritt ein ganz besonderes Krankheitsmuster auf: Sie sind seltener arbeitsunfähig krank, aber wenn sie krank sind, dann sind sie es länger. Das sagt der Bericht „Arbeit und Gesundheit der Berufsgruppe der Binnenschiffer – Gesundheitsbericht Binnenschiffer“ aus. Er wurde im April in Haus Rhein in Duisburg vorgestellt.

Herausgeber dieses Berichts ist die GEK (Gmünder ErsatzKasse), die den Bericht in Zusammenarbeit mit der BSBG von einem Team des Zentrums für Sozialpolitik, Gesundheitspolitik und Versorgungsforschung der Universität Bremen hat erarbeiten lassen. Er widmet sich den Fragen: Was sind die gesundheitlichen Brennpunkte in der Binnenschifffahrt? Worunter leiden Binnenschiffer, welches sind die Belastungen, wo entstehen sie, und was können mögliche Krankheitsursachen sein?

Bei der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft (BSBG) und ihren Selbstverwaltungsgremien widmet man sich – nicht erst seit der Vorgabe im Sozialgesetzbuch – dem Thema „Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren“. Die Fertigstellung des Berichtes der GEK über den Gesundheitszustand der deutschen Binnenschiffer kam dabei sehr gelegen.

Im Präventionsausschuss der Vertreterversammlung der BSBG wurde der Gesundheitsbericht auf der Frühjahr-

sitzung beraten und erste Schlussfolgerungen gezogen.

Einige erste Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Bericht vergleicht die Daten zum Gesundheitsverhalten der 1.200 bei der GEK versicherten Binnenschiffer mit den übrigen 352.000 Versicherten aus anderen Branchen. Dadurch lässt sich sofort ermitteln, was bei Binnenschiffern an gesundheitlichen Auswirkungen anders ist als bei anderen Beschäftigten.

### Auswirkungen auf die Beschäftigten

- Die Angaben, nicht nur über die Erkrankungen und den Krankenstand, sondern auch über Art, Umfang und Menge der verschriebenen Medikamente, geben Auskunft auch über Beschwerden, die – noch – nicht zur Arbeitsunfähigkeit führen. Leider gibt es keine Angaben über den Kauf nicht verschriebener Medikamente.
- Die Auswirkung des umfangreichen, von den Binnenschiffern in großer Zahl ausgefüllten Fragebogens über die jeweilige Bewertung des eigenen Arbeitsplatzes und des persönlich empfundenen Gesundheitszustandes runden das Bild weiter ab.
- Binnenschiffer sind zwar im Vergleich zu anderen Berufs-

gruppen seltener arbeitsunfähig krank, wenn Arbeitsunfähigkeit eintritt, dann allerdings länger als bei anderen Berufsgruppen. Gründe werden in den schlechteren Möglichkeiten gesehen, einen Arzt aufzusuchen.

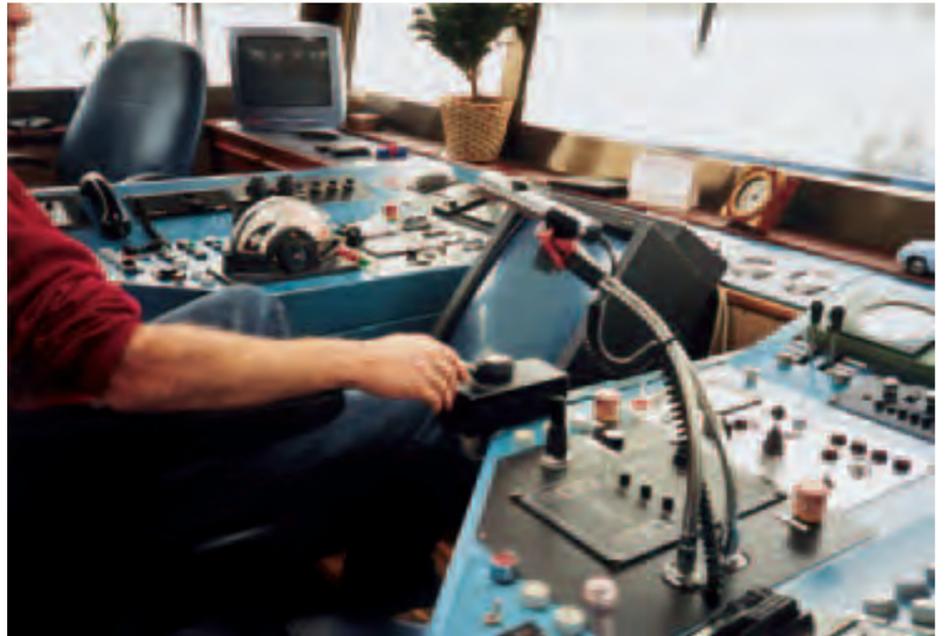
Eine Möglichkeit wird auch in den Arbeitszusammenhängen und der Arbeitsorganisation an Bord gesehen. Binnenschiffer versuchen zunächst, leichtere Beschwerden ohne Arzt zu kurieren, manchmal warten sie mit einem Arztbesuch auch bis zum Ende der Schichtzeit, weil sie keine Vertretungsregelungen in Anspruch nehmen wollen und die Personalsituation ein Von-Bord-Gehen in der Regel nicht ohne Vertretung erlaubt.

- Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind doppelt so häufig und in der Arbeitsunfähigkeitsdauer auch fast doppelt so langwierig wie bei anderen Berufsgruppen. Die gleiche Tendenz ist auch bei der Verschreibung von Beta-blockern, Hochdruckmedikamenten und Blutfettmedizin zu erkennen.

- Trotz umfangreicher Lärm-schutzmaßnahmen empfinden deutlich mehr Binnenschiffer Lärm als Belastung, als dies bei anderen Berufsgruppen der Fall ist. Hier wurde im Präventionsausschuss als möglicher Grund die Anwesenheit an Bord über einen längeren Zeitraum am Arbeitsplatz, oft auch in der schichtfreien Zeit, genannt, die bei anderen Berufsgruppen so nicht gegeben ist.

Möglicherweise spielt hier neben dem Nachbarschaftslärm auch die Tatsache, dass viele Schiffe auf den ständigen Betrieb von Aggregaten angewiesen sind und auf die Übernahme von Landstrom verzichten, eine Rolle. Falls sich dieser Zusammenhang verdichtet, sollte an die Rücksicht auf die Kollegen appelliert werden.

Trotz umfangreicher Diskussion hat sich gezeigt, dass die



Die Arbeit im Steuerstand ist unter ergonomischen Gesichtspunkten untersucht worden.

Thematik zu umfangreich ist, um sie im Rahmen einer Sitzung des Präventionsausschusses eingehend zu beraten. Das mehr als umfangreiche Datenmaterial wird jetzt weiter gesichtet und ausgewertet. Unter Beteiligung aller Verantwortlichen müssen aus den Schlussfolgerungen Konsequenzen gezogen werden.

### Vorschläge zur Umsetzung

Es wurde deshalb auf der Frühjahrssitzung beschlossen, einen Arbeitskreis zu bilden. Dieser Arbeitskreis wird sich mit der tiefgreifenden Auswertung des Berichtes, der Erarbeitung von Maßnahmen zum daraus abgeleiteten Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie den Möglichkeiten der praktischen Umsetzung dieser Maßnahmen beschäftigen. Ihm gehören an Vertreter der Arbeitnehmer und Arbeitgeber des Präventionsausschusses, Mitarbeiter der BSBG, Vertreter der GEK und des AMD der BSBG.

### Schnelle Hilfe auf dem Wasser

Für das Problem der schlechten Erreichbarkeit eines Arztes für Binnenschiffer hat die Gmünder ErsatzKasse (GEK) einen besonderen Service zu bieten: Den Teledoktor. Dieser hat rund um die Uhr Bereitschaftsdienst. Unter der Hotline 0 18 01 / 43 50 00 können Versicherte der Gmünder ErsatzKasse auch während der Arbeitszeit Tag und Nacht anrufen und sich zu medizinischen Fragen beraten lassen. Ärzte aller Fachrichtungen stehen den Anrufern zur Verfügung. Außerdem arbeitet der Teledoktor mit vielen weiteren Spezialisten und Fachkliniken zusammen. So ist gewährleistet, dass der Teledoktor bei allen auftauchenden Problemen eine Antwort weiß.

Die Hotline soll und kann jedoch nicht den Arztbesuch ersetzen. Denn Mediziner dürfen fernmündlich zwar

Ratschläge geben, aber keine Behandlungen vornehmen.

Der Teledoktor kann auf Wunsch des Patienten aber Kontakt mit dem jeweiligen behandelnden Arzt oder Krankenhaus aufnehmen und die weitere Behandlung abstimmen.

Doch oft hilft schon ein Gespräch weiter: Etwa wenn es um Verdauungsprobleme oder eine beginnende Erkältung geht. Oder wenn der Fahrensmann bei einer Fahrt ins Ausland ein Problem hat und zuerst den Rat des GEK-Teledoktors einholen möchte, bevor er sich in die Obhut eines fremden Arztes begibt.

Wenn der Versicherte die Hotline anwählt, braucht er nur seine GEK-Versichertennummer angeben, wie sie auf der Chip-Karte steht. Dadurch weist er sich aus und hat sofort Zugriff auf alle Beratungsleistungen.



Dank der neuen Telefon-Hotline ist der Teledoktor Tag und Nacht zu erreichen.



Oft müssen sich Binnenschiffer zunächst selbst mit Arzneimitteln helfen.

## Gesundheitsförderung im Betrieb wird verstärkt Unfallversicherung und Krankenkassen arbeiten enger zusammen

Der Mensch ist nicht in einen „arbeitenden Menschen“ und eine „Freizeitmenschen“ zu trennen. Einflüsse aus einer der beiden Sphären wirken in der jeweils anderen mit. Dies hat der Gesetzgeber in seiner Sozialgesetzgebung berücksichtigt. So wurde bei den Regelungen zur Gesundheitsreform 2000 zwar eine Novellierung des § 20 Sozialgesetzbuch (SGB) V vorgenommen, aber die Verpflichtung der Träger der gesetzlichen Unfallversicherungen, also der

weiteren Handlungsrahmen erhalten. Dieser ermöglicht es ihnen, Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung, die den Arbeitsschutz ergänzen, durchzuführen.

### Zusammenarbeit forcieren

Für die Spitzenverbände der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung und der Krankenkassen war dies Anlass, die Rahmenvereinbarung zur Zusammenarbeit bei der Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren zu ergänzen. Diese im Dezember 2001 verabschiedete Ergänzung sieht vor:

Die Zusammenarbeit aller Verantwortlichen im Bereich betrieblicher Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz soll forciert werden, um dadurch auch die Abstimmung der

Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung mit dem Arbeitsschutz sicherzustellen.

Zur Erkennung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren sollen die Arbeitsunfähigkeitsdaten der Krankenkassen mit Angaben zu den an den jeweiligen Arbeitsplätzen bestehenden Gefährdungen und Belastungen verknüpft werden.

Bei der Interpretation von Arbeitsunfähigkeitsdaten der Krankenkassen sollen in Verknüpfung mit Angaben zu den jeweiligen Gefährdungen und Belastungen auch, so weit wie möglich, auf die Gesundheit zielen Einflüsse außerhalb der Arbeitswelt berücksichtigt werden.

Die Spitzenverbände der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung und der Krankenkassen begrüßen die den Krankenkassen eingeräumte Möglichkeit, ergänzende Maßnahmen der betrieblichen

Gesundheitsförderung zum Arbeitsschutz durchführen zu können. Hierin sehen sie eine sinnvolle Ergänzung der Zusammenarbeit bei der Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren.

### Handlungsrahmen erweitert

Diese Zusammenarbeit wird im Bereich der Binnenschifffahrt schon seit Jahren praktiziert: Die Gmünder ErsatzKasse (GEK), in die zum Jahresbeginn 1998 die „Binnenschiffer-Kasse“ Neptun aufgegangen ist, und die BSBG haben eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, die den Zielen des Sozialgesetzbuches zur Zusammenarbeit gerecht wird. Ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist der hier vorgestellte Gesundheitsbericht Binnenschiffer.

# Insolvenzgeld: Beitrag muss deutlich steigen

Widersprüchlich, aber dennoch korrekt: Der Beitrag zur BSBG bleibt mit 4,65 DM/EURO je 1000 DM/EURO Lohnsumme stabil, während gleichzeitig der Beitrag zum Insolvenzgeld steigt. Das muss erklärt werden, weil sonst die BSBG als Bote schlechter Nachrichten Kritik einstecken muss, obwohl sie diese Beitragssteigerung nicht zu verantworten hat.

Was ist das Insolvenzgeld? Seit vielen Jahren erhalten Arbeitnehmer im Falle der Insolvenz (Konkurs) ihres Arbeitgebers ein sogenanntes Insolvenzgeld zum Ausgleich ihres ausgefallenen Arbeitsentgeltes. Es handelt sich um eine Leistung der Bundesanstalt für Arbeit, die von den Arbeitsämtern ausbezahlt wird. Die Arbeitgeber finanzieren das Insolvenzgeld als Risikogemeinschaft.

Das Insolvenzgeld wird von den Berufsgenossenschaften erhoben. Warum? Die Berufsgenossenschaften haben die undankbare Aufgabe, für die Bundesanstalt für Arbeit die Beiträge zum Insolvenzgeld zu erheben, weil die Bundesanstalt kein sog. Unternehmerverzeichnis führt und insofern die beitragspflichtigen Unternehmer nicht kennt. Die Feststellung und Berechnung dieser Beiträge erfolgt durch die Berufsgenossenschaften kostenlos, d.h. ohne Aufwandsentschädigung oder Verwaltungsgebühr.

Wie wird das Insolvenzgeld abgerechnet? Die Bundesanstalt für Arbeit finanziert die laufenden Ausgaben aus Beiträgen. Die Berufsgenossenschaften als „Inkassostelle“ leiten die von dem Unternehmer erhobenen Insolvenzbeiträge daher quartalsweise an die Bundesanstalt als sog. Abschlagszahlungen weiter.

Zur Höhe der Beiträge zum Insolvenzgeld: Die Ausgaben für Insolvenzgeld und damit die Höhe der Beiträge hierzu, sind von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Zahl der Insolvenzen abhängig. Die Berufsgenossenschaften haben auf die Höhe des Beitrages keinen Einfluss.

Das von der deutschen Wirtschaft für das Jahr 2001 aufzubringende Insolvenzgeld ist auf Grund einer erheblichen Zunahme von Insolvenzen dramatisch angestiegen.

Der von den Mitgliedsunternehmen der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft für das Jahr 2001 aufzubringende Anteil am Insolvenzgeld beträgt 1,096 Mio. DM und liegt damit um rd. 32% über dem Vorjahresanteil. Der Beitrag je 1000 DM/EURO Lohnsumme ist daher um 0,50 DM/EURO höher als im Jahr zuvor und beträgt jetzt 2,22 DM/EURO je 1000 DM/EURO Entgelt. Für das kommende Jahr ist mit einer weiteren Beitragserhöhung zu rechnen.

## Europäische Woche 2002

Die Europäische Woche 2002 für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit findet in der 41. Kalenderwoche statt. Schwerpunkt in diesem Jahr ist die „Prävention von psychosozialen Risiken bei der Arbeit, insbesondere von Stress am Arbeitsplatz“.

Vom 7. bis 8. Oktober organisiert das Berufsgenossenschaftliche Institut Arbeit und Gesundheit – BGAG in Dresden eine Veranstaltung mit dem Thema „Stress lass nach – bewusster Umgang mit Stress“. Infos erhalten Sie von Georg Bach, HVBG, Tel.: 02241 7 231 1352.

## Besichtigungs- abkommen

In der Ausgabe 1/2002 wurde berichtet, dass die BSBG wieder Abkommen mit anderen Berufsgenossenschaften zur Besichtigung von Wasserfahrzeugen abgeschlossen hat. Verträge wurden bislang geschlossen mit folgenden Berufsgenossenschaften:

- Steinbruchs-Berufsgenossenschaft
- Norddeutsche Metall-Berufsgenossenschaft
- Bau-Berufsgenossenschaft Hannover
- Bau-Berufsgenossenschaft Hamburg
- Bau-Berufsgenossenschaft Bayern und Sachsen
- Großhandels- und Lagerrei-Berufsgenossenschaft
- Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen



Die Hauptgewinner mit den Vorsitzenden des Vorstandes bei der Übergabe der Preise von links: M. Rosenberg, F. Kaht, J. Scharna, F. Schröer, A. Zöllner, Dr. J. Hartmann, R. Diltes, H. Götz, H. P. Röskes.

## Ideenwettbewerb der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

Hauptgewinner engagiert sich für die Verbesserung der Sicherheit bei Transportern

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat in diesem Jahr erstmals den Geistesblitz – Ideenwettbewerb Gesund und Sicher 2002 – ausgeschrieben. Insgesamt 50.000 € wurden dabei für die Einsender innovativer Ideen zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes ausbezahlt. 200 Einsender haben sich mit nahezu 350 Vorschlägen an der Aktion beteiligt. Während einer Feierstunde am 16. Mai 2002 in Hamburg wurden durch die Vorsitzenden des Vorstandes M. Rosenberg und H. P. Röskes die Preise übergeben.

Den Hauptgewinn in Höhe von 10.000 € und den Siegerpokal nahm der hessische Unternehmer Jost Scharna entgegen. Er erhielt den Preis für sein Engagement zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Transportern, bei dem er in eigener Initiative die Höchstgeschwindigkeit seiner Fahrzeuge bauartbedingt auf 130 km/h begrenzt hat.

Dieses Engagement des Unternehmers fand die besondere Beachtung der Jury und des Vorstandes der BGF. Beachtenswert ist in ihren Augen, dass Scharna nicht erst nach dem Gesetzgeber ruft, sondern die als richtig erkannten Maßnahmen aus eigener Initiative im betrieblichen Alltag umsetzt und damit einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Unfallzahlen und der Unfallschwere bei den Kleintransportern leistet.

Die zweiten Preise gingen nach Wuppertal und Berlin. Im Wuppertal hat Frank Schröer als Fachkraft für Arbeitssicherheit der Christian Salvesen GmbH ein umfassendes Arbeitsschutzsystem installiert und unterstützt damit die Verantwortlichen bei der Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Dies war dem Vorstand der BGF ein zweiter Preis mit einem Preisgeld von 5.000 € wert.

In Berlin hat Fritz Kaht bei der AMS Airport Service

GmbH eine ortsveränderliche Servicetreppe entwickelt und gebaut. Sie ist höhenverstellbar, auf dem Vorfeld verfahrbar und ist ausgestattet mit Tritten und Geländern. Damit ist sie geeignet, die ergonomisch unzureichende Situation beim Be- und Entladen kleinerer Verkehrsflugzeuge nachhaltig zu verbessern. Bei ihrem konsequenten Einsatz lassen sich Unfälle zum Beispiel durch Springen aus dem Frachtraum vermeiden, aber auch Gesundheitsgefährdungen wie Knieprobleme vermindern. Fritz Kaht erhielt dafür ebenfalls einen zweiten Preis und ein Preisgeld von 5.000 €.

Der gemeinsame dritte Preis ging an zwei Teilnehmer aus der Entsorgungsbranche: Dr. Joachim Hartmann von der SITA P + R GmbH in Knittlingen und Armin Zöllner von der Bautrans Umwelt Service GmbH in Karlsruhe. Beide wurden für ein Sicherheitssystem an Ballenpressen geehrt.

## Praxis-Tipp Vorsicht beim Umgang mit handgeführten Maschinen

Die Vorteile liegen auf der Hand: Im privaten wie auch im gewerblichen Bereich haben handgeführte Maschinen ihren festen Platz – jedoch nur im übertragenen Sinne. Der Vorteil dieser Maschinen liegt in ihrer Flexibilität.

Der Gebrauch von Bohrmaschinen, Winkelschleifern, Schwingschleifern oder Handkreissägen gehört auch in der Binnenschiffahrt zum Alltagsgeschäft.

Doch, ob angetrieben durch Elektrizität oder Druckluft, es kommt immer wieder beim Einsatz dieser Maschinen zu Unfällen. Die Gefahren, die von den eingesetzten Maschinen ausgehen sind offensichtlich. Dazu zählen u.a. der elektrische Strom, z.B. durch beschädigte Kabel und Stecker. Auch Staub, Späne- und Funkenflug können Verletzungen hervorrufen. Nicht zu vernachlässigen ist die Gefahr durch die Maschine selbst, z.B. durch unerwarteten Anlauf, herumschlagen der Maschine oder auch Bruch des Werkzeuges oder Abrutschen.

Deshalb muss bereits beim Kauf auf die Einsetzbarkeit und die Handhabbarkeit geachtet werden: Wie ist der Handgriff gestaltet? Wie schwer ist die Maschine? Sind Zusatzgriffe vorgesehen? Wie sind Schalter und Verstellteile angeordnet? Wie ist ein Werkzeugwechsel auszuführen? Ist die Maschine für den geplanten Gebrauch ausreichend und zweckdienlich? Ist die Maschine im Vergleich zu anderen

gleicher Art geräuschärmer? Wie sieht es aus mit eventuell zu bestellenden Ersatzteilen oder Zubehör?

Hat man nun die optimale Maschine gewählt, auch der richtige und vernünftige Einsatz des Gerätes zum sicheren Umgang. Also keine Experimente!

Ein besonderes Augenmerk muss dann noch auf die einzusetzende Persönliche Schutzausrüstung gelegt werden. Die vor Beginn der Tätigkeit auszuführende Gefährdungsbeurteilung bestimmt die erforderliche Schutzausrüstung. Also nicht vergessen: Augen-

schutz anlegen – schützt vor Eindringen von Fremdkörpern insbesondere bei Arbeiten mit Winkelschleifern, Handschuhe anziehen, Fußschutz anlegen – gibt sicheren Stand und schützt auch vor „heißen Socken“, Gehörschutz anlegen – auch unbedingt notwendig da die hochfrequenten Töne äußerst schädlich für das Gehör sind und bei Arbeiten z.B. im Gangbortbereich gehört auch die Rettungsweste zur Ausrüstung.

Zum Schluss noch mal an den Anfang: Vor Inbetriebnahme der Geräte auf defekte Kabel und Steckverbindungen oder Geräteschäden achten.



Persönliche Schutzausrüstung ist wichtig beim Umgang mit handgeführten Maschinen.

## Erleichterung in der Unfallanzeige Manche Frage ist entfallen

Das freut den Binnenschiffer: Die neue Unfallanzeige bringt Erleichterungen. Durch das Unfallversicherungs-Einordnungsgesetz vom 7. August 1996 wurde das bis dahin in der Reichsversicherungsordnung (RVO) geregelte Recht der gesetzlichen Unfallversicherung ins Siebte Buch des Sozialgesetzbuches (SGB VII) übernommen. Dabei wurde die sich aus § 1552 RVO ergebende Anzeigepflicht für Unternehmer bei Arbeitsunfällen inhaltsgleich in das neue Gesetz übertragen und eine sog. Ermächtigungsgrundlage (§ 193 Abs. 8 SGB VII) geschaffen. Inzwischen hat das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates aus

Gründen der Rechtsklarheit eine einheitliche Anzeigeverordnung erlassen.

Die Rechtsverordnung regelt u. a. den Inhalt der Unfallanzeige. Zur Entlastung der Unternehmen von bürokratischem Aufwand und aus Gründen des Datenschutzes wurden die Anzeigeformulare, die wie üblich im Fachhandel bezogen werden können, auf den Inhalt beschränkt, der zur Einleitung des Feststellungsverfahrens bei der Berufsgenossenschaft und für die Aufgaben der Prävention notwendig sind.

Besondere, d.h. neue, Bestimmungen über Empfänger, Anzahl und Inhalt von Durchschriften enthält die Verordnung nicht. Zusätzliche Fragen wurden in die Unfallanzeige

ebenfalls nicht aufgenommen. Im Gegenteil: Entfallen sind Fragen zum Familienstand und zur Zahl der minderjährigen Kinder, welches Gewerbeaufsichtsamt zuständig ist sowie Fragen zur Betriebsnummer des Arbeitsamtes und zur Versicherungsnummer des Arbeitnehmers.

Augenfällig ist die Farbe: Die neue Unfallanzeige ist nicht mehr gelb, sondern weiß. Das erleichtert die Anzeigenerstattung durch Datenfernübertragung, die nun auch offiziell zulässig ist.

Es bestehen aber aus Sicht der Verwaltung keine Bedenken, die Vorräte an alten Unfallanzeigen aufzubrauchen.

## Zusammenlegung von zwei Verwaltungen Neuer Leiter in Stuttgart

Eine Verwaltungsgemeinschaft bilden ab Juli die Bergbau-Berufsgenossenschaft in Bochum und die Steinbruchs-BG in Langenhagen bei Hannover. Das haben die Selbstverwaltungsorgane der beiden BG beschlossen. Die Geschäftsführung für beide Häuser übernimmt der heutige Hauptgeschäftsführer der Steinbruchs-BG, Willi Lange. Dr. Joachim Breuer, heute Hauptgeschäftsführer der Bergbau-BG, wird am 1. Juli Hauptgeschäftsführer beim Hauptverband der gewerblichen BG und dort Nachfolger von Dr. Günther Sokoll.

Neue Leitung beim Wasser- und Schiffsverkehrsamt Stuttgart: Am 30. April wurde Diplomingenieur Walter Braun in sein neues Amt eingeführt. Braun ist Nachfolger von Diplomingenieur Hans Hermening, der zum 30. April verabschiedet wurde. Hermening war 26 Jahre in Stuttgart tätig, befasste sich vor allem mit der Ablagerung des Neckar-Baggermaterials und der Sicherheit und der Grundinstandsetzung der teilweise über 80 Jahre alten Anlagen an dem Fluss sowie der Vertiefung der Fahrinne.

# Neuer Weg bei regelmäßigen Vorsorgeuntersuchungen

## Medizinische Kontrolle kann organbezogen erfolgen

Arbeitnehmer, die mit bestimmten Gefahrstoffen umgehen, werden in Abständen arbeitsmedizinisch untersucht. Wenn sich Vorsorgeuntersuchungen wiederholen, z.B. wegen Gefahrstoffbelastungen, fragen die Beschäftigten, aber auch die Unternehmen, immer wieder, wozu das notwendig sei, und warum so häufig. Vordergründig liegt die Begründung in der Gefährdung durch einzelne Stoffe (oder Tätigkeiten): Je höher die Dosis, oder je häufiger der Umgang, umso häufiger auch die Kontrollen.

Schwierig wird die Erklärung aber dann, wenn z.B. beim Umgang mit krebserregenden Stoffen in Intervallen von sechs Monaten bis fünf Jahren nachuntersucht wird. Nahezu unverständlich ist für viele Betroffene die Begründung, wenn die Einwirkungen von vielen unterschiedlichen Gefährdungen in unterschiedlichen Intervallen, unterschiedlichen Zusammensetzungen und unterschiedlichen Konzentrationen stattfinden. Beispielhaft sind hier Tanklager oder Laboratorien zu nennen. Man kann die Wirkungen von einzelnen Stoffen

nismus nicht bekannt sind. Es sind sowohl Verstärkungen der Wirkungen bis hin zu Potenzierungen möglich, aber auch Abschwächungen.

Um die Häufigkeit der Untersuchungen überschaubarer zu machen, ist es möglich, die Intervalle der Vorsorgeuntersuchungen zu koordinieren. So können in Unternehmen mit entsprechenden Belastungen der Mitarbeiter die Vorsorgeuntersuchungen in Zusammenarbeit mit den Arbeitsschutzausschüssen so konzipiert werden, dass sie nicht mehr stoffbezogen erfolgen,

sondern organbezogen. Dies wurde beispielsweise in einem Tanklager und einem Betrieb der chemischen Industrie bereits erprobt. Ein Vorteil besteht für Arbeitgeber und Arbeit-

nehmer darin, dass die Planung für sie erleichtert wird. In regelmäßigen (zwei- bis dreijährlichen) Abständen wird eine gründliche Anamnese erhoben, um Erkrankungen und Beschwerden und Gefährdungen zu ermitteln. Bei der gründlichen körperlichen Untersuchung werden auch die Haut und das Nervensystem einbezogen.

Die technischen Untersuchungen erbringen Befunde über die Funktionen der Leber als Entgiftungsorgan, der Niere und der Lunge als Ausscheidungsorgane sowie des Nervensystems. Hierzu gehören auch Untersuchungen von Augen und Ohren. Röntgenuntersuchungen der Brustorgane erfolgen in 6-jährlichen Abständen, um gegebenenfalls auch Staubeinwirkungen erfassen zu können.

Wenn sich bei einer solchen Vorsorgeuntersuchung auffällige Befunde ergeben, kann gezielt nach Schadstoffen oder deren Stoffwechselprodukten, aber auch nach physikalischen Einwirkungen (z.B. Lärm, körperliche Belastung durch unergonomische Arbeit) gesucht werden, um die Arbeitsplätze ggf. zu sanieren. Aufgrund des Umfangs des Programms und der Befunde können auch Beurteilungen nach den berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen erfolgen und dokumentiert werden.



Mehrfache Blutabnahmen soll es möglichst nicht mehr geben.

z.B. von Benzol oder Stein- staub ermitteln, bei Stoffgemischen ist das aber bei mehreren oder vielen Komponenten nicht mehr möglich, weil die Wechselwirkungen im Orga-

sondern organbezogen. Dies wurde beispielsweise in einem Tanklager und einem Betrieb der chemischen Industrie bereits erprobt. Ein Vorteil besteht für Arbeitgeber und Arbeit-

# Mitmachen und gewinnen

dt. Frauen- name	werloses Buch, Schmök- er	nordt.: Kohlrübe	Pein, Tortur	Finken- vogel	Staats- schutz	berühmte Brücke in Venedig	vertrauens- würdig	engl. Kurzform für Edward
Straf- gerichts- hof	7			1				
5 Bücher Moses			franz. Name für Osten		Heil- und Zierpflanze			
chem. Zeichen für Radium	islam. Gelehrter				sowjet. Stadt an der Oka	tropische Fliege		6
Stadt in Nahest		kleiner Hering buddhist. Kultbau					10	Initialen von Eysler
	Nordost- europäer			2	Offen- gitterteile Installation		3	
Insekten- gift (Abk.)	chem. Symbol für Natrium	Verschen, Tauschung	sem.: Wind- schatten- seite			Tanzfigur der Quadrille		
			4	verwesende Tierleiche		Schulst- saul	das eigene Ich	Auf- ständischer, Auf- rührer
nutzlose Pflanze					5	südt. für Jagd- tasche		
Bartho- renfernung	veraltet f. Flugzeug Baum- zweige	chem. Zeichen für Strontium	religiöser Brauch	Kopie von Fotos Probe, Training				
			Weltmacht kaukas. Steinbarock			afrikan. Runddorf	westsibir. Strom	
			9	8	russ. Ver- ordnung			Blutgefäß
weiße Ameise gr. Buch- stabe	Abk.: Anmer- kung	Blechblas- Instrument			Nau- burger Domfigur	Gebirgs- einschnitt		
		südamer. Republik					Abk.: Gewerbe- ordnung	
			Bedräng- nis					Selbst- laut
Vorwort: fünf...	Einheit der Stoff- menge			Kfz.- Zeichen Öster- reichs	Schau- spiel von Ibsen			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

## Die Buchstaben von 1- 10 ergeben die gesuchte Lösung.

Schreiben Sie sie auf eine Postkarte, und ab geht die Post, denn dann haben Sie die Chance zum

- 1. Preis: € 50,-
- 2.-5. Preis je: € 25,-

Teilnahmeberechtigt an diesem Kreuzwort-Rätsel sind alle Mitglieder und Versicherte der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft mit Ausnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Angehörigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Einsendungen unter genauer Absenderangabe einschließlich der Angabe, auf welchem Schiff und in welchem Unternehmen der Absender tätig ist, an die Redaktion Der Fahrensman, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg.

**Einsendeschluss:**  
1. August 2002

**Auflösung**  
aus Fahrensman 1/2002:  
**UNTERWEISUNG**

### Gewinner aus 1/2002

- 1. Preis **Uwe Ahlf** € 50,-  
Fa. Elbclearing  
21706 Drochtersin
- 2. Preis **Uwe Harms** € 25,-  
MS „Weser“  
26931 Eilsfleth
- 3. Preis **Theo Zimmermann** € 25,-  
MS „Theodor“  
26169 Friesoythe
- 4. Preis **Martin Stapf** € 25,-  
MS „Coburg“  
63931 Kirchzell
- 5. Preis **Ingo Schröpfer** € 25,-  
MS „Laura“  
12524 Berlin

## Schulungsplan 2002 der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen		
Unternehmer und Führungskräfte		
Gewinnoptimierung durch Arbeits- und Gesundheitsschutz	2. Halbjahr 2002	Sellinghausen
Unterweisungsverantwortung im Unternehmen	2. Halbjahr 2002	Sellinghausen
Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
Fortbildungsseminar: Praktische Anwendung Gefährdungsbeurteilung, Checkliste, Jahresbericht	28. 10. bis 30. 10. 02	Sellinghausen
Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte		
Fachtagung Süd	07. 11. bis 08. 11. 02	Mannheim
Fachtagung Nord	11. 11. bis 12. 11. 02	Hamburg
Fachtagung West	18. 11. bis 19. 11. 02	Duisburg
Fachtagung Ost	21. 11. bis 22. 11. 02	Berlin
Berufsanfänger/Auszubildende		
Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	09. 09. bis 20. 09. 02	Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit / Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	25. 11. bis 27. 11. 02	Kehlheim
2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Ergonomie und richtiges Sitzen am Arbeitsplatz	07. 10. bis 09. 10. 02	Sellinghausen
Workshop Rettungsweste	04. 11. bis 06. 11. 02	Sellinghausen
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	09. 12. bis 11. 12. 02	Duisburg
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	04. 12. bis 06. 12. 02	Duisburg
Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	31. 10. 02	Duisburg
Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten	03. 12. 02	Duisburg
Arbeits- und Gesundheitsschutz an Büroarbeitsplätzen	11. 09. bis 13. 09. 02	Gevelinghausen
Unterweisung von Mitarbeitern	06. 11. bis 08. 11. 02	Sellinghausen
3. Erste Hilfe		
Grundseminar	08. 10. bis 09. 10. 02	Duisburg
Training	10. 10. 02	Duisburg

## Internet-Tipp:



Sie suchen aktuelle Statistiken zum Arbeitsunfallgeschehen oder möchten sich über interessante Termine auf dem Laufenden halten? Dann ist der Internetauftritt des Informationsnetzwerkes Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz [de.osha.eu.int](http://de.osha.eu.int) eine nützliche Adresse.

Eine Zusammenfassung des auf Seite 3 dieser Ausgabe ausführlich beschriebenen Gesundheitsberichts Binnenschiffer kann man auch im Internet finden: [www.gek.de/Information/Default.htm](http://www.gek.de/Information/Default.htm) dort: Rubrik GEK-Studien

Oder interessieren Sie mehr Informationen über die (See-) Schiffahrts-Forschung Dann könnte [www.waterman-ts.net](http://www.waterman-ts.net) für Sie interessant sein. Dort findet man Nachrichten, Veranstaltungen und Forschungsergebnisse aus den Bereichen Seeschiffahrtsmanagement- und Gewässer-Informationssysteme – allerdings in englischer Sprache.

Sie suchen die nächste Zugverbindung, um möglichst günstig nach Hause oder an Bord zu kommen. Unter [www.db.de](http://www.db.de) können Sie sich Ihre Verbindungen suchen und ausdrucken, Fahrkarten online bestellen. Dort erfahren Sie auch viele Neuigkeiten rund um das Reisen mit der Bahn.

## Neues Autobahnplakat des DVR



Mit dem neuen Autobahnplakat „Und wer fährt?“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der gewerblichen Berufsgenossenschaften und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sollen die Autofahrer für die Gefahren der Ablenkung am Steuer sensibilisiert werden.

# Zum 10. Mal bleibt der Beitragsfuß konstant

## Im Jahr 2001 hatte die BSBG Einnahmen und Ausgaben von 43,5 Mio. Mark

Keine Veränderung beim Beitragsfuß: Das ist das Wichtigste aus dem BSBG-Vorstand. Am 16. April hat der aus ehrenamtlichen Vertretern der Versicherten und der Unternehmer zusammengesetzte Vorstand der BSBG in Duisburg über die

Angelegenheiten, für die der Gesetzgeber ihm die Zuständigkeit übertragen hat, beraten. Einen Schwerpunkt bildete die Höhe der von den Unternehmern für das Jahr 2001 zu erhebenden Beiträge.

Weil aus dem im letzten Jahr zu Gunsten der BSBG gebildeten Unterstützungsfonds 12,5 Millionen Mark zur Subventionierung der Beitragssumme eingesetzt wurden, konnte der Beitragsfuß im zehnten Jahr in Folge erfreulicherweise wieder auf 4,65 Euro festgesetzt und ein sonst unvermeidbarer Beitragsanstieg vermieden werden. Die Umstellung des Beitragsfußes auf Euro unter Beibehaltung des bisherigen Wertes von 4,65 ist erforderlich, weil die Beiträge nach Umrechnung der Lohnsummen in Euro jetzt ebenfalls in Euro erhoben werden.

krankheiten sowie für Maßnahmen zur Unfallverhütung aufzubringen. Rund 10% sind „unechte“ Ausgaben; denn dieses Geld wurde den Mitgliedern, deren Unfallverhütungsarbeit besonders erfolgreich war, als Beitragsnachlass wieder gutgeschrieben.

von 12,5 Mio DM aus dem Anfang 2001 gebildeten Unterstützungsfonds zusammen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass von den Mitgliedern noch nicht einmal die Aufwendungen für die Entschädigungsleistungen für Arbeitsunfälle in voller Höhe getragen werden müssen.

dem Dienst angeschlossen haben, gegenüber dem Vorjahr kaum verändert hat, konnten die Einsatzstunden mit 67 Euro für die arbeitsmedizinische Betreuung und mit 33,50 Euro für die sicherheitstechnische Betreuung ebenfalls auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

### Umlage der Berufsgenossenschaft

Die Einnahmen der BSBG für das Jahr 2001 betragen ebenfalls 43,50 Mio DM. Die Zusammensetzung zeigt das andere Schaubild. Die Beiträge der Mitglieder einschließlich der Beitragszuschläge bilden nur etwa 64% der Einnahmen. Die übrigen 36% setzen sich aus Zinserträgen, sonstigen Einnahmen und insbesondere aus einer Entnahme in Höhe

Die übrigen Ausgaben für Präventionsmaßnahmen, Beitragsnachlässe, Beitragsausfälle und Verwaltungskosten wurden aus dem Unterstützungsfonds finanziert. Damit hat der Vorstand alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Belastungen des Binnenschiffahrts-Gewerbes in den bisherigen Grenzen zu halten.

### Umlage des AMD

Der AMD der BSBG bietet seinen Mitgliedern damit seit vielen Jahren zu einem außerordentlich günstigen Preis eine umfassende Betreuung, die allen Anforderungen, die in den gesetzlichen Bestimmungen und den Unfallverhütungsvorschriften aufgestellt sind, entspricht.

Die Ausgaben des Arbeitsmedizinischen Dienstes der BSBG betragen im Jahre 2001 insgesamt 849 000 Mark. Weil sich die Zahl der Einsatzstunden der Unternehmen, die sich



Interessante Perspektiven: Der Präventionsausschuss bei der Besichtigung der Meyer-Werft.

## Frühjahrssitzung des Präventionsausschusses

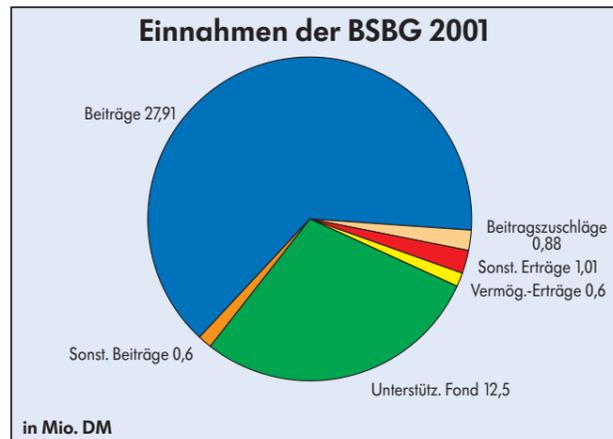
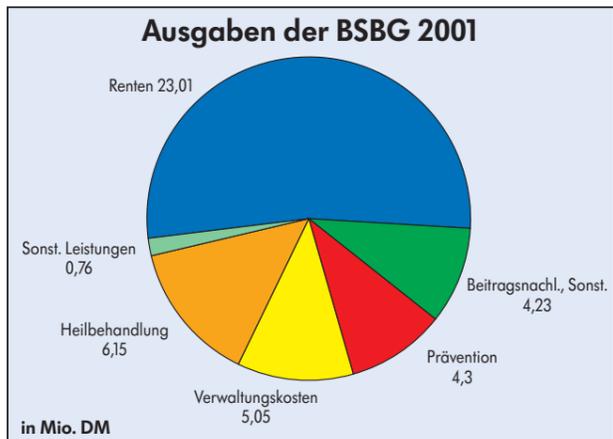
Am 23. und 26. April 2002 fand die diesjährige Frühjahrssitzung des Präventionsausschusses der Vertreterversammlung in Papenburg statt. Neben den Beratungen über die laufenden Entwürfe zur Änderung von Unfallverhütungsvorschriften wurden schwerpunktmäßig behandelt die Betriebssicherheitsverordnung und ein Leitlinienpapier zur Arbeit der Selbstverwaltung.

Weiteres Thema war das Steuerhaus als Bildschirmarbeitsplatz.

Immer mehr Steuerstände auf Binnenschiffen gleichen Leitständen aus Computer-Terminals, immer mehr Binnenschiffe werden mit PC's ausgestattet. Der Ausschuss hat sich den möglicherweise daraus entstehenden Gesundheitsrisiken gewidmet.

Weiter war der Gesundheitsbericht Binnenschiffer Gegenstand der Beratungen. Zu diesem Thema und auch zu den damit zusammenhängenden Beratungen im Präventionsausschuss können Sie sich auf Seite 3 umfangreich informieren.

Anlässlich einer im Rahmen der Sitzung durchgeführten Besichtigung der Meyer-Werft unter fachkundiger Führung der Hauptsicherheitsfachkraft H. Dreyer und des Betriebsleiters Dr. Miebach konnten die Ausschuss-Mitglieder Fragen des Arbeitsschutzes auf Werften und in der Großschiffahrt diskutieren.



## Leitfaden für Partikuliere

### Aufhören – leichter gesagt als getan

Das Durchschnittsalter in der deutschen Binnenschiffahrt ist bekanntlich hoch. „Viele der heute 55jährigen Schiffsführer stehen vor dem Eintritt in den Ruhestand“, schätzt Waldemar Mathejczyk, Leiter des Projektes „Organisationsentwicklung für Kleinunternehmen in der Logistik“, die Lage ein.

deshalb das Rhein-Ruhr-Institut in Duisburg. „Damit können wir vielen selbständigen Unternehmern in der Binnenschiffahrt eine praktische Hilfe bieten“, so Waldemar Mathejczyk.

Die Unternehmensaufgabe ist meistens leichter gesagt als getan. Vor dem wohlverdienten Ruhestand entsteht eine Menge an zusätzlicher Arbeit. Die Gewerbeabmeldung und die Mitteilung an das Finanzamt sind dabei noch die einfacheren Angelegenheiten. In vielen Fällen ergibt sich eine ganze Reihe von organisatorischen Dingen, bis man den eigenen Betrieb vom Markt genommen hat.

Alle Probleme wird dieser Leitfaden nicht lösen. Der Übergang in den Ruhestand ist gerade für Selbständige mehr als nur ein geschäftlicher Schritt, sondern vielmehr eine besondere Lebenslage. Nicht selten sind mit dem Ende des Arbeitslebens auch persönliche Überlegungen, z.B. Ängste vor dem neuen Lebensabschnitt, verbunden. Einfacher ist es allerdings, wenn man weiß, dass man die „geschäftlichen Dinge“ wohl überlegt geregelt hat.

Geordneter Rückzug heißt die Devise. Schließlich sollen am Tag „X“ alle Rechnungen bezahlt, alle Aufträge erledigt und alle Verbindlichkeiten rechtzeitig gekündigt sein. Insbesondere aber der Verbleib der Mitarbeiter sowie die Rückgabe bzw. der Verkauf des Schiffes bedürfen frühzeitig einer planvollen, systematischen Vorgehensweise.

Der Leitfaden „Unternehmensaufgabe in der Binnenschiffahrt“ wird im Laufe des Juli fertiggestellt. Dann endet das Projekt, das durch ESF-Mittel des Landes NRW gefördert wird. Interessenten können sich schon jetzt telefonisch vormerken lassen. Sie bekommen den Leitfaden dann (kostenlos) zugesandt.

An einem Leitfaden zum Thema „Unternehmensaufgabe“ für Partikuliere arbeitet

Kontakt und weitere Informationen: Waldemar Mathejczyk, Rhein-Ruhr-Institut / PRO-LOG, Tel. 02.03/36.30.330

## Drei Schritte zu gesunder Haut

Hautpflege – ein Thema für Frauenzeitschriften, aber doch nicht für den Fahrensmann – so noch immer das gängige Vorurteil. Aber weit gefehlt, denn Hautpflege ist mehr als Schminken und Cremes, um gut auszusehen.

garantiert porentief reinigen, aber der Haut oftmals mehr schaden als nützen.

braucht sich nicht über die schiefgedrückte Tube des Kollegen zu ärgern.

**3. Hautpflege**  
Sie hilft der Haut nach der Arbeit, sich zu regenerieren und zu erholen.

Bei Fragen zur Auswahl geeigneter Schutzmittel hilft gern der zuständige Betriebsarzt. Mit seiner Hilfe ist es auch möglich, einen Hautschutzplan, abgestimmt auf die verschiedenen Tätigkeiten im Betrieb, aufzustellen. Auch im guten Fachhandel kann man sich mit Informationen versorgen.

Beim Umgang mit chemischen Stoffen, dazu zählen auch Reinigungsmittel, müssen zusätzlich Schutzhandschuhe getragen werden.

Wer jetzt denkt, dies sei nur für größere Betriebe machbar, irrt. Denn gesunde Haut sollte nicht eine Frage der Betriebsgröße sein. Auch im Partikulierbetrieb ist Hautpflege ohne großen Aufwand möglich.

Die drei Komponenten der Hautpflege gibt es in unterschiedlichen Verpackungen. Wenn mehrere Personen sie gemeinsam benutzen, dann empfiehlt sich der Einsatz von Spendersystemen. Sie sind stets hygienisch sauber und man



Spendersysteme sind auch für die Nutzung durch mehrere Personen geeignet.

Die Haut hat eine wichtige Schutzfunktion für den gesamten Körper. Gleichzeitig ist sie im Alltag ständig Stoffen und Belastungen aus der Umwelt ausgesetzt. Um ihre Schutzfunktion dennoch zu bewahren, braucht sie unsere Unterstützung, im Alltag, aber ganz besonders da, wo mit chemischen, fettenden oder entfettenden Substanzen gearbeitet wird, wenn oft mit Wasser umgegangen wird, oder wenn die Haut starken mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt ist. Dann heißt es auch für kräftige Männerhände aufzupassen, dass sie gesund bleiben.

Hautschutz besteht immer aus drei Teilen:

### 1. Hautschutz vor der Arbeit

Vor Beginn der Tätigkeit benutzt ist die Hautschutzcreme dazu da, wie ein leichter Film die Haut vor einwirkenden Stoffen zu schützen und die spätere Reinigung zu erleichtern. Bei der Auswahl der Schutzcreme sollte man darauf achten, ob bei der Arbeit eher mit fettlöslichen oder mit wasserlöslichen Stoffen gearbeitet wird und danach die Auswahl vornehmen.

### 2. Hautreinigung

So schonend wie möglich, um die Haut nicht zusätzlich zu belasten. Finger weg von vielen scharfen Hausmitteln, die

## Ankündigung eines Luftgrenzwertes für Quarz

Der Unterausschuss V „Luftgrenzwerte“ des Ausschusses für Gefahrstoffe beabsichtigt, für Quarz (alveolengängige Fraktion) einen neuen Luftgrenzwert aufzustellen. Die Neufestsetzung des Grenzwertes ist erforderlich, um durch präventive Maßnahmen eine Quarzstaublungenerkrankung sowie damit verbunden eine Lungenkrebskrankung zu verhindern, teilt das Bundesarbeitsministerium mit.

Die Festlegung des Grenzwertes erfolgt auf der Basis des neuen Grenzwertkonzeptes und wird nach den Ableitungskriterien der TRGS 102 erfolgen, das heißt, die Festlegung des Grenzwertes erfolgt maßgeblich auf der Basis von Arbeitsplatzmessergebnissen.

Ferner hat die Senatskommission zur Prüfung gesundheitsschädlicher Arbeitsstoffe der DFG die Einstufung des alveolengängigen Anteils des Quarzstaubes als krebserzeugend in die Kategorie 1 vorgenommen und die Aufhebung des Grenzwertes in der MAK- und BAT-Werte-Liste 1999 bekanntgegeben.

Eine Übernahme der Bewertung in die TRGS 905 wird derzeit im Ausschuss für Gefahrstoffe beraten. Bis zur Festlegung eines neuen Luftgrenzwertes ist der in der TRGS 900 genannte Grenzwert für die Arbeitsbereichsanalyse heranzuziehen.

## Rückgang beim Umschlag in NRW

In den ersten drei Quartalen des vergangenen Jahres sind in den Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen 89,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen worden, und damit 3,7 Prozent weniger als Vorjahreszeitraum. Darauf wies jetzt das NRW-

Amt für Datenverarbeitung und Statistik hin. Dagegen stieg innerhalb der Umschlagsmenge der Containerumschlag um 6,8 Prozent auf 252.813. Die Menge der darin beförderten Güter stieg um 7,9 Prozent auf 385.718 TEU.

## 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.

★ Beim Absenken des Steuerhausobersteiles saß der Decksmann im Steuerhaus. Statt den Kopf in die dafür vorhandene geöffnete Luke zu halten, zog er seinen Kopf unter der Steuerhausdecke, wobei er sich eine Stauchung am Körper zuzog.

★ Der Kellner versuchte 10 Getränke, die übereinander standen, zur Seite zu schieben. Bei dem Schubvorgang blieben die unteren Kisten auf einmal hängen und die anderen Kisten rutschten ab und polterten auf das Fußgelenk. Der Kellner zog sich eine Fußgelenkprellung zu.

★ Beim Hantieren auf dem Deck näherte sich das Schiff einer Brücke. Diese wurde vom Matrosen übersehen, so dass er damit zusammenstieß.

★ Der Schiffsjunge versuchte die Heckflagge aufzuziehen, als eine heftige Windböe ihn und die Flagge erfasste. Er kam ins Straucheln, stolperte über den Rand des Einstiegs zur Achterpiek und rutschte dorthin ab, wobei er sich eine Prellung, Schürf- und Risswunden am Unterschenkel zuzog.

★ Beim Herausstreten aus der Werkstatt schlug die Tür durch starken Wind auf. Beim Nachgreifen zum Türgriff verdrehte der Mechaniker seinen Fuß, da er mit der Tür mitgerissen wurde.

★ Beim Herauslaufen aus dem Maschinenraum prallte der Bootsmann gegen einen Stahlträger. Dabei zog er sich eine starke Blutung am Kopf zu.

★ Beim Losmachen des Schiffes hat sich der Schwenkbaum am Verladebaum eingehangen und ist dann dem Matrosen an den Kopf geschlagen, so dass er über Bord fiel. Dabei schlug er mit dem Kopf auf eine Aufhängegrutsche und verletzte sich dabei.

★ Die Kellnerin stürzte auf dem Fahrgastschiff beim Fensterputzen zwischen Schiff und Kai-mauer und fiel ins Wasser.

★ Der Schiffsführer eines Fahrgastschiffes hat beim Ausfahren aus einer Schleuse in das sich drehende Steuerrad gefasst. Dieses schlug ihm gegen die Hand und den Ellenbogen.

★ Beim Lösen des Schiffstauens während des Ablegens des Schiffes ist der Schiffsführer gestolpert und mit dem linken Knie und Unterschenkel gegen den Deckspoller gestürzt.

★ Der Matrose trug einen Kanister mit Öl, dabei ist er gestolpert und mit dem linken Becken auf einen Poller gestürzt.

★ Der Hilfsmann hat beim Festmachen in der Schleuse das Tau um den Poller gelegt, dabei hat es sich verklemmt und ist dann mit großer Wucht gegen den Bauch geschlagen.

**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, Str. 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.

## Auf Hinterbliebene nach Arbeitsunfällen warten Einschnitte

### Änderungen bei der Witwen- und Waisenrente

Mit Beginn dieses Jahres haben mehrere Änderungen bei den Witwen- und Waisenrenten Gültigkeit bekommen, die nach einem tödlichen Arbeitsunfall oder einer tödlich verlaufenen Berufskrankheit gezahlt werden. Für die Bezieher einer Hinterbliebenenrente kann dies zu Kürzungen führen.

Wie viele wissen, wurde schon immer zwischen der großen und kleinen Witwenrente unterschieden. Zur kleinen Witwenrente, die geringere Leistungen umfasst: Sie wird Hinterbliebenen gezahlt, die nicht erwerbsgemindert sind, die keine Kinder zu betreuen haben oder das 45. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Höhe der kleinen Witwenrente beträgt 30 Prozent des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Wurde diese kleine Witwenrente bislang zeitlich unbefristet gezahlt, so gilt seit dem 1. Januar 2002: Die Hinterbliebenen haben nur noch maximal 24 Monate Anspruch auf diese Rente.

### Alle Einkommen werden berücksichtigt

Weitere andere Änderungen können sich auf alle Arten von Hinterbliebenen-Renten auswirken. Galt bisher, dass bei der Höhe der Rente nur das eigene Einkommen (des Hinterbliebenen) aus angestellter oder selbstständiger Tätigkeit sowie sogenannte Erwerbseinkommen (Krankengeld, Verletztengeld, Altersrenten und Verletztenrente) berücksichtigt wurden, so werden künftig auch andere Einkom-

men bei der Höhe der Witwenrente berücksichtigt. Das sind Vermögenseinkommen (Einkommen aus Kapitalvermögen, aus Vermietung und Verpachtung sowie Gewinne aus Spekulationsgeschäften). Damit kann die Witwenrente kleiner ausfallen. Grundsätzlich gelten die Einkommen des letzten Kalendersjahres.

### Änderungen ab 1. Januar 2002

Zum Gültigkeitsdatum: Keine Änderung gelten für Fälle von Hinterbliebenenrenten, in denen der Ehegatte oder Unterhaltspflichtige vor dem 1. Januar 2002 gestorben oder die Ehe vor dem 1. Januar 2002 geschlossen wurde und einer der Ehepartner vor dem 2. Januar 1962 geboren wurde (Bestandsschutz).

Bei der Anrechnung von kurzfristigen Erwerbseinkommen (z.B. Krankengeld, Verletztengeld, Arbeitslosen- oder Insolvenzgeld) hat der Gesetzgeber bereits im vergangenen Jahr umfassende Änderungen vorgenommen – so soll bei der Rentenberechnung eine genaue und zeitnahe Berücksichtigung der tatsächlichen Einkommen ermöglicht werden. Ein Bestandsschutz wie bei den zuerst beschriebenen Fällen ist hier nicht vorgesehen.



## Neue Uniform für WSP-NRW

Die Wasserschutzpolizei beschafft ab sofort einen zweiteiligen Bordanzug aus Aramidgewebe (Nomex), der ausgezeichnete chemische Beständigkeit aufweist und schwer entflammbar – flammhemmend – ist. Damit sind die Beamtinnen und Beamten auch bei Zwischenfällen besser geschützt, als mit der herkömmlichen Uniform.

Zur weiteren Ausrüstung gehören als Kopfbedeckung

eine Sicherheits-Anstoßkappe (EN 812) sowie öl- und benzinbeständige anitstatische Sicherheitsschuhe mit GORE-TEX-Membrane (EN 344).

Nach einem Trageversuch bei den WSP-Dienststellen in Duisburg, Düsseldorf, Essen und Münster soll der neue Bordanzug bis Ende 2002 für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bootsstreifendienst in Nordrhein-Westfalen eingeführt werden.

## Bei vielen ist der Impfschutz verflogen Sind Schutzimpfungen noch erforderlich?

Bei jeder arbeitsmedizinischen Untersuchung fragen die Betriebsärzte „besteht noch ein aktueller Impfschutz?“ Damit ist der Schutz vor den Infektionskrankheiten Tetanus, Diphtherie und Poliomyelitis gemeint. Meist erlebt er dann ein ratloses Schulterzucken und die Frage: „Muss man das denn heute noch haben? Ich bin doch als Kind geimpft worden...“ Tetanus, Diphtherie und Poliomyelitis sind Erkrankungen gegen die tatsächlich im Säuglings- bis zum Schulalter geimpft wird. Und das war es dann oft. Bei jungen Männern und Frauen erfolgt beim Eintritt in die Bundeswehr eine weitere Impfung, wenn diese erforderlich ist.

Mit zunehmendem Alter sinkt bei der Bevölkerung aber der Schutz vor diesen Erkrankungen. Nach durchgeführter Grundimmunisierung im Kindesalter hält der Schutz 10 Jahre an und muss dann jeweils wieder durch eine weitere Impfung aufgefrischt werden.

Die niedergelassenen Ärzte beklagen eine zunehmende Impfmüdigkeit bei Eltern von Kindern, aber auch bei den Erwachsenen selbst. Dabei ist eine konkrete Begründung nicht zu finden.

**Tetanus (Wundstarrkrampf)-Erreger** sind überall – im Staub, Schmutz und Erde zu finden. Diese gelan-

gen durch mikroskopisch kleine Hautverletzungen in den Organismus und können dort schwerste Erkrankungen, bis hin zum Tode auslösen. Je älter der Erkrankte ist, um so größer ist die Erkrankungsrate mit Todesfolge. 60% der Tetanuspatienten über 60 sterben trotz intensiver medizinischer Behandlung.

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



Ähnlich verhält es sich mit der **Diphtherie**. Trotz guter Impfvorsorge im Kindesalter sinkt der Schutz mit zunehmendem Alter vor dieser Erkrankung ohne Auffrischungsimpfung ab. Fast jeder vierte erkrankte Erwachsene stirbt an dieser Erkrankung.

Bis Anfang des 19. Jahrhunderts war Diphtherie eine weitverbreitete, oft tödliche

Seuche, die zum Ersticken der Betroffenen führte. Erst mit Einführung der Impfung durch Emil von Behring ging die Seuche drastisch zurück.

Die **Poliomyelitis**, die **Kinderlähmung** wurde bis vor kurzer Zeit durch die Schluckimpfung bekämpft. Heute gibt es dafür auch einen Impfstoff der als Kombination mit Tetanus- und Diphtherie-Serum gespritzt werden kann. Dieser Impfstoff hat weniger Nebenwirkungen als der Schluckimpfstoff. Die Kinderlähmung ist heute die „Erwachsenenlähmung“, weil viele Personen die Erreger auf Fernreisen, vor allem in tropischen und subtropischen Gebieten, aufgreifen und dann daran erkranken können.

Besondere Gefährdung besteht bei Reisen in afrikanische Länder, wie Kenia, Senegal und Ghana. In Asien besteht vor allem in den Ländern Thailand, Indonesien und den Philippinen erhöhtes Infektionsrisiko.

Die Schutzrate vor diesen drei Erkrankungen muss unbedingt angehoben werden. Das ist nur durch eine Impfung möglich. Wenn Sie sich selbst unsicher sind, ob Ihre Impfschutz ausreicht, fragen Sie Ihren Hausarzt oder auch Ihren Betriebsarzt. Dabei sollten Sie immer Ihren Impfausweis vorlegen können.

## Arbeitsunfälle weiter rückläufig

Die Arbeitsunfälle in der gewerblichen Wirtschaft gingen 2001 weiter deutlich zurück.

Dies meldet der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften in Sankt Augustin.

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle, also der Arbeitsunfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen hat 2001 um 6,4 Prozent abgenommen. Dieser Trend in der Wirtschaft allgemein ist auch bei der BSBG eingetreten. Auch bei der BSBG hat die Zahl der meldepflichtigen Unfälle absolut um 6,2 Prozent abgenommen. Relativ gesehen

ist der Trend ähnlich. So wurden bei der BSBG in 2001 6,6 Prozent weniger Arbeitsunfälle pro 1000 Vollarbeitnehmer registriert als im Vorjahr.

In der Gesamtwirtschaft ist der Rückgang bei der Zahl der Wegeunfälle weniger deutlich gewesen. Dies ist auch bei der BSBG so. Hier ist in 2001 lediglich ein Wegeunfall weniger registriert worden als in 2000.

„In den Zahlen für 2001 sehen wir die Fortsetzung des langjährigen Trends sinkender Risiken am Arbeitsplatz“ kommentiert Dr. Walter Eichendorf, der stellvertretende Hauptgeschäftsführer des HVBG. Diese

positive Bilanz bestätige eindrucksvoll die Präventionsarbeit der Unternehmen, die von den Berufsgenossenschaften unterstützt werde.

Wenig erfreulich ist, dass die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle nur geringfügig abgenommen hat. Mit fünf tödlichen Unfällen weniger als 2000 mussten noch immer 820 tödliche Arbeitsunfälle beklagt werden. Bei der BSBG sank die Zahl von 7 auf 6 und lag damit aber immer noch im Trend der vergangenen Jahre. Lediglich bei den Ertrinkungsunfällen gibt es Hoffnung (siehe auch Bericht auf Seite 2 – Brigitte).

§ Rechts-  
fragen

## Pkw-Reinigen ist nicht geschützt

Der Fall, den wir hier vorstellen, ist vor allem für diejenigen Autobesitzer interessant, die ihren privaten Pkw auch im betrieblichen Interesse einsetzen. Fraglich war der Anspruch des Klägers auf Verletztenrente, nachdem er bei der Autowäsche vor der Waschanlage der Tankstelle bei Glätte ausgerutscht war und einen Jochbeinbruch erlitt.

Angerufen wurde das Landessozialgericht, das folgendes darlegte: Versicherte Tätigkeiten beinhalten auch das mit einer versicherten Tätigkeit zusammenhängende Verahren, Befördern, Instandhalten und Erneuern eines Arbeitsgerätes. Diese Voraussetzungen seien im vorliegenden Fall jedoch nicht erfüllt.

Zwar wäre die Reinigung als Instandhaltung anzusehen und somit eine versicherte Tätigkeit. Aber bei dem Pkw des Klägers habe es sich nicht um ein Arbeitsgerät im Sinne der gesetzlichen Unfallversicherung gehandelt.

Ein Pkw könne auch ein Arbeitsgerät sein. Voraussetzung sei jedoch dafür, dass der Pkw in seiner Zweckbestimmung nicht nur wesentlich, sondern hauptsächlich für die Tätigkeit im Unternehmen gebraucht werde. Eine erhebliche oder überwiegende Nutzung sei hierzu nicht ausreichend.

Vielmehr müsse die anderweitige, nämlich private Verwendung gegenüber der betrieblichen Nutzung als

nebensächlich erscheinen. Das sei nur dann der Fall, wenn sie innerhalb der Gesamtbetrachtung im Hinblick auf die betriebliche Nutzung nicht wesentlich ins Gewicht fällt. Eine solche hauptsächliche Nutzung des Pkw für den Betrieb konnte das Landessozialgericht jedoch nicht feststellen, weil der Kläger selbst einen privaten Nutzungsanteil von 20 Prozent zugestanden hatte.

Denn bei einem Anteil der privaten Nutzung von mehr als 20 Prozent könne in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundessozialgerichtes (BSG) nicht mehr davon ausgegangen werden, dass der Pkw hauptsächlich für den Betrieb genutzt wurde.

# Im Laderaum ist die Meeresforschung zu Hause

## MS Jenny beweist ihre Vielseitigkeit

Schiffe sind Transportmittel – sie transportieren Güter von A nach B und manchmal auch Nachrichten und Botschaften. Auch das gelingt ihnen ganz gut, wie man jetzt beim Geoschiff des Bundesforschungsministeriums, zu dem das MS Jenny umfunktioniert wurde, sehen kann.

2002 ist das Jahr der Geowissenschaften. Forscher verlassen dazu ihre Laboratorien und Universitäten und stellen sich der Öffentlichkeit. Auch die Meeresforschung mit einer interessanten Ausstellung. Und die Macher dieser Ausstellung wollten dazu einen passenden Weg finden. Was lag also näher, als eine solche Ausstellung auf ein Schiff zu verlegen?

Ein See- oder Forschungsschiff hätte allerdings den Nachteil gehabt, dass man sich auf Orte an der Küste hätte be-



Auch das ist interessant: Besucher im Laderaum.

### Besuch ist kostenlos

beschränken müssen, aber die Menschen im Binnenland nur schwer erreicht hätte... Was lag also näher, als den Transport vom Meer ins Land mit einem Binnenschiff zu bewerkstelligen. Die Idee war zündend, und so kann die Ausstellung als Wanderausstellung in vielen Städten gezeigt werden, ohne dass man immer wieder die Exponate auf- und abbauen muss.

Auf 600 m<sup>2</sup> gibt es im Laderaum der MS Jenny spannende Informationen zur Meeresforschung. Was erzählen Ablagerungen aus Tausenden Metern Wassertiefe über unser Klima? Wie entschlüsseln Meeresforscher per Unterwasser-Roboter und High-Tech die Geheimnisse unseres Planeten?

Oder wie wäre es mit einer Reise an die deutsche Nord- und Ostseeküste? Zum Beispiel ins Wattenmeer. Große und kleine Inseln bieten faszinierende Ökosysteme, die sich ständig verändern. Die Ausstellung zeigt wie.

Interessant ist auch das Thema Rohstoffe im Meer: Erdöl und Erdgas, Wasser und Sand. Und Gashydrate – sind

### Wie wird das künftige Klima

sie eine mögliche Energiequelle der Zukunft? Wie werden sie entdeckt? Wie abgebaut? Wie groß sind die Ressourcen?

Alle reden vom Klima, auch die Meeresforscher. In der Ausstellung zeigen sie das Auf und Ab von Warm- und Kaltzeiten, nehmen dazu die Meeresablagerungen und die darin begrabenen Mikroorganismen unter die Lupe, spannend, vor allem auch die Spekulation über das Klima der Zukunft.

Bereits die ersten Tage waren ein voller Erfolg. Zum Beispiel besuchten in Potsdam



Die MS Jenny kommt: Das Geo-Schiff passiert in Meissen die Burg der Stadt.

in drei Tagen mehr als 5000 Besucher die Ausstellung, die gemeinsam von norddeutschen Universitäten und Forschungseinrichtungen gestaltet wurde.

Das Geoschiff ist noch bis Ende September unterwegs: Ab dem 26. Juni von Emmerich

aus auf dem Rhein, dann auf der Mosel, ab 20. Juli wieder auf dem Rhein bis Ende Juli in Kehl. Und dann geht es weiter auf den Neckar, den Main und die Donau.

Der Besuch der Ausstellung ist kostenlos, Schulklassen sollten sich allerdings anmelden.

Infos und aktuelle Termine unter: [www.geoschiff.de](http://www.geoschiff.de).

Ganz nebenbei kann man sich bei den Eignern, der Familie Scheubner, auch über die Binnenschifffahrt und ihre Leistungsfähigkeit informieren oder eine der Infobroschüren dazu mitnehmen.



Schüler nehmen die Dinge an Bord genau unter die Lupe.



Das schwimmende Museum – ein Besuchermagnet in vielen Städten.



Viele Ausstellungsstücke lassen sich auch anfassen.

Unmittelbar nachdem Pierre Rochelle angerufen und mit aufgeregter Stimme gesagt hatte, dass ein Onkel, der reiche Bankier Rochelle sich das Leben genommen habe, machte sich Kommissar Durac auf den Weg.

Pierre Rochelle empfing ihn unten in der Halle, ein junger Mann mit geröteten Augen in einem frühzeitig verlebten Gesicht und mit fahigen Bewegungen. Wo liegt der Tote? fragte Durac. „Oben in seinem Schlafzimmer!“, beeilte sich Pierre Rochelle zu erwidern. „Wir haben nichts angerührt. Aber es besteht kein Zweifel, dass er sich das Leben genommen hat. Sofort, als ich den Schuss hörte, lief ich hinauf und fand ihn tot auf seinem Bett, die Pistole noch in der Hand.“ „Wenn es so ist, wie Sie sagen, ist es wohl ein klarer Fall von Selbstmord“ murmelte Durac. „Führen Sie mich hinauf.“

So viel ihm bekannt war, war das Bankhaus Rochelle gut fundiert, und es gab, so betrachtet, keinen Anhaltspunkt dafür, warum der Bankier freiwillig aus dem Leben geschieden sein sollte. Er kannte Rochelle nur flüchtig, vor vie-

len Jahren hatten Sie ein paar-mal gemeinsam musiziert. Rochelle war ein leidenschaftlicher und begabter Violinist und widmete seine gesamte Freizeit der Musik. Doch beim besten Willen konnte sich Durac nicht mehr an Einzelheiten ihrer damaligen Begegnungen erinnern, es war zu lange her, und die tausend Alltags eines geplagten Kriminalisten lagen dazwischen. Pierre Rochelle öffnete eine Tür und liess den Kommissar als ersten eintreten.

Es war, wie er gesagt hatte. Der Bankier lag, vollständig angekleidet, auf seinem Bett. In der rechten Hand hielt er eine Pistole, und in der rechten Schläfe war der tödliche Einschuss zu erkennen.

Durac beugte sich über den Toten. Er war noch nicht völlig erkaltet. Die Zeitangabe, die der junge Pierre Rochelle ihm gegeben hatte, mochte also stimmen. Das letzte Wort in dieser Angelegenheit würde der Polizeiarzt sprechen.

Der Schuss war aus nächster Nähe abgegeben, dies und die Pistole in der Hand des Toten ließen erkennen, dass es sich wahrhaftig um einen Selbstmord gehandelt haben musste.



## Kein Zweifel

VON ANDRÉ GELIN

Durac ging hinüber zum Nachttisch, auf dem das Telefon stand und bestellte den Polizeiarzt und den Fotografen.

Pierre Rochelle stand wie verloren im Zimmer. Durac musterte ihn aufmerksam. „Sie sind Universalerbe?“ fragte er.

„Gewiss, Monsieur, das bin ich. Aber wer wird in einem so schrecklichen Augenblick an so etwas denken. Sie müssen wissen, ich habe meinen Onkel sehr geliebt.“

Durac sah sich noch etwas im Zimmer um. Auf der Kommode lag eine Geige, er nahm sie auf und betrachtete sie. Sie war sehr alt und wertvoll. Ehrfürchtig legte er sie zurück. „Die Geige Ihres Onkels“ fragte er.

Pierre Rochelle nickte. „Er hat so herrlich darauf musiziert. Ich verstehe einfach nicht, wie er so etwas hat tun können.“

„Versteh ich auch nicht, war er krank?“

„Nein, im Gegenteil, er war sehr gesund“, antwortete Pierre Rochelle. „Nur manchmal ein bisschen schwermütig“, setzte er nach einer Pause hinzu.

„Das könnte eine Erklärung sein“, brummte Durac missmutig. Irgendetwas an diesem Selbstmord gefiel ihm nicht. Es war alles so ordentlich, fast klassisch. Doch er fand nichts, worauf sich sein Verdacht stützen konnte. Er hob die Schultern und ging ein paar-mal im Zimmer auf und ab.

Aber seine Gedanken arbeiteten weiter.

Und plötzlich, mit einer abrupten Kehrtwendung, ging er wieder zur Kommode hinüber und nahm erneut die Geige in die Hand. Etwas an ihr war anders als er es von den anderen Geigen her kannte. Lange Zeit kam er nicht darauf, doch dann fiel es ihm auf.

Er wandte sich an Pierre Rochelle. „Ihr Herr Onkel hat, wie ich sehe, seine Geige umbauen lassen. Der Kinnhalter befindet sich bei ihr nicht links, wie bei anderen Instrumenten dieser Art, sondern rechts – gemacht für einen Linkshänder. Und da fällt es mir auch wieder ein: Ihr Onkel war Linkshänder.“

Pierre Rochelle nickte unbehaglich. Durac streifte den Toten mit einem flüchtigen Blick. „Können Sie mir dann erklären, weshalb Monsieur Rochelle ausgerechnet in der Minute seines Todes von einer lebenslangen Gewohnheit abgewichen sein sollte? Denn er hält die Pistole in der rechten Hand. Aber vielleicht erklären Sie das besser nicht mir, sondern dem Gericht, das über sie urteilen wird – wegen Mordes.“