

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

Es bleibt dabei: Kaum Service an Liegeplätzen

Auf der Fahrt hat es Verzögerungen gegeben, und das Tankschiff legt erst spät nachmittags zum Löschen an. Doch in der Firma wird jetzt Feierabend gemacht. Der Schiffer wird aufgefordert, sich anderswo einen Liegeplatz zu suchen. Der ist nicht einfach zu finden, und als das Schiff endlich anlegt, fehlt eine gute Landverbindung. Diese ärgerlichen Erfahrungen, so sagen uns die Fahrensleute, sind der Alltag. Muss das immer noch sein?

Service im Sinne der Binnenschiffer wird vielerorts kleingeschrieben. Diese Klage äußert man schon seit langer Zeit, aber sie ist bis heute aktuell geblieben. Ob auf Firmengelände oder im Hafen: „Außerhalb der regulären Arbeitszeiten will man uns nicht haben“, sagt ein Kapitän aus Wesel verärgert.

Immer noch erleben es die Schiffsangehörigen, dass am Freitagnachmittag die Tore zum Hafengelände abgeschlossen werden und man Mühe hat, noch irgendwo ein Schlupfloch zu finden. Ein Ansprechpartner auch am Samstag und Sonntag oder am Feiertag sollte auf dem Hafengelände eine Selbstverständlichkeit sein. Denn der Arbeitsdruck steigt und steigt, und da kann es freitags um 16 Uhr nicht einfach heißen: „Am Montagmorgen können Sie um sieben Uhr wiederkommen.“

Außerdem mangelt es in manchem Hafen bis heute an modernen Landverbindungen. Da kann man die Klage aus dem Gewerbe gut verstehen, die da lautet, „wenn von uns

Hafengebühren verlangt werden, dann muss man auch gut an Land kommen müssen.“

Überhaupt der Weg an Land: Auch wenn es mancher nicht mehr hören will, so fehlen an vielen Liegeplätzen immer noch sichere Treppen und Aufstiege. Der Binnenschiffer muss häufig erst einmal das Beiboot einsetzen, um an Land zu kommen, und dort fehlt dann eine Treppe – so geht es über Stock und Stein die Böschung hoch bis zum nächsten richtigen Weg. Wer möchte das heute noch erleben, zumal mit guter Kleidung für einen Besuch in der Stadt?

Die Binnenschiffahrts-BG hat nun mit der Bildung von Hafensicherheitskreisen begonnen. Solche Gesprächsrunden, die sich das Ziel setzen, Mängel und fehlenden Service zu beheben, sollte es viel mehr geben.

Zu den Kritikpunkten gehören auch fehlende Kurz-Liegeplätze, um einen Personalwechsel vornehmen zu können oder eine kurze Erledigung zu machen. Es gibt noch viel zu tun ...

BSBG reagiert auf Hochwasser- katastrophe

Mitgliedsunternehmen der BSBG, die durch die Hochwasserkatastrophe an Elbe und Donau in ihrer Existenz bedroht sind oder ihre Tätigkeit einstellen mussten, können auf großzügige Regelung zur Beitragszahlung rechnen. Da die BSBG nicht weiß, welche Unternehmen im Einzelnen betroffen sind, können Beitragsermäßigungen bzw. Stundungen allerdings nur auf Antrag gewährt werden.

Preis für Solarschiff

Das mit Solarenergie betriebene Fahrgastschiff „Vechtesonne“ aus Nordhorn, das von arbeitslosen Jugendlichen gebaut wurde hat jetzt eine besondere Auszeichnung erhalten. Im Rahmen des Wettbewerbs „Impulse“ wurde es mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Das Land Niedersachsen wollte mit dem Wettbewerb deutlich machen, „dass es viele neue und kreative Ideen im Tourismus des Landes gibt“.

Aus dem Inhalt:

- Neues Rettungsgerät
- Erste Hilfe Plakat
- Gefährdung durch Lärm
- Bodytravel – Eine Reise durch den Körper



Hochwasser mit verheerenden Folgen Ausgewogener Kompromiss bei der Bewältigung gefordert

Beherrschendes Thema der vergangenen Wochen war das Hochwasser an Elbe und Donau mit seinen verheerenden Folgen für die Betroffenen, die trotz vieler Hilfs- und Spendenaktionen noch immer auf Solidarität angewiesen sind und Unterstützung erwarten.

Betroffen war auch die Binnenschiffahrt. Schiffsahrtssperren und erzwungene Pausen brachten den betroffenen Betrieben Einnahmeverluste, die nach Aussage des Bundesverbandes der deutschen Binnenschiffahrt in die

Millionenhöhe gehen. Auch längerfristig wird es an einigen Stellen durch Beschädigung oder Zerstörung von Hafens- und Umschlagsanlagen zu Ladungs- und damit Einnahmeverlusten kommen.

Mit Sorge blickt man im Gewerbe auch auf die Diskussion zu den Ursachen der Hochwasserkatastrophe und die daraus gezogenen Folgerungen für den weiteren Ausbau der Donau und Elbe bzw. den Beschluss der Politik für einen vorläufigen Verzicht darauf. In zahlreichen Medienberichten waren die „Auto-

bahnen für Schiffe“ und die Begradigung der Wasserstraßen schnell als Ursache für die Katastrophe benannt. Der BDB forderte deshalb „auch in Wahlkampfzeiten eine seriöse und inhaltlich fundierte Auseinandersetzung mit dem Thema.“

Der Präsident des BDB, Heinz Hofmann; gab angesichts der Diskussion der Hoffnung Ausdruck, dass zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Notwendigkeiten ein sinnvoller und für alle Belange tragbarer Kompromiss gefunden werden könne.

Logistikzentrum Duisburg hat neues Containerterminal Im Oktober ist die neue Anlage arbeitsfähig

Willkommen auf dem neuen Duisburg Intermodal Terminal. Als der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Wolfgang Clement zusammen mit Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig am 11. September das neue trimodale Container-Terminal auf dem Logport-Gelände in Duisburg-Rheinhausen einweihete, roch es noch nach Beton und Asphalt, frisch gegossen und geteert. Ab 1. Oktober läuft der Betrieb dieses trimodale Verladedocks auf 120 000 Quadratmetern.

Etwa 200.000 Containerboxen sollen dann hier jährlich über zwei nagelneue große Portal Kräne von Straße und Schiene und verladen werden. Mit Betriebsbeginn des neuen Verladensystems werden rund 50 Mitarbeiter in zwei Schichten jährlich Millionen Container-Tonnen bewegen, in der Luft und am Boden.

Der Standort schrieb Industriegeschichte. Hier lag bis 1993 das alte Krupp-Gelände, das die Entwicklungsgesellschaft Logport nach der Schließung des Stahlwerks für neue Unternehmen, Industrien und Geschäftsbereiche erschloss.

Der Wasserweg eröffnet sich der neuen Verladestation

durch den alten Krupp-Hafen neben dem Rhein. Dieses Wasserbecken, rund 800 Meter lang und 90 Meter breit mit Raum für zwei nebeneinander liegende Container-Schiffe, wurde restauriert.

Die Seitenwände erhielten eine Stabilisierung. Die Oberfläche des Kais, auf dem ab Herbst tausende Container-Tonnen lagern sollen, bekam eine neue Betondecke.

Knapp 300 Meter nordwestlich vom Hafenterminal liegt die zweite Verladebrücke. Dort werden die Container auf fünf Gleise gelegt – von Schiffen über die Kräne auf Waggons und Lkw, und umgekehrt. Eine Arbeit für Spezialisten, die noch ausgebildet werden.



Die Krananlage auf „Logport“ in Duisburg-Rheinhausen ist errichtet, das Hafenbecken nach einer Erneuerung wieder arbeitsfähig.

In diesen neuen Umschlagplatz investierte die Gesellschaft Hafen Duisburg-Rhein-

hausen 30 Millionen Euro. Anteilseigner bei der DIT sind P&O aus England, Rhenus aus

Dortmund (je 37 Prozent) und die Duisburger Hafen AG (25 Prozent).

Güterumschlag in deutschen Häfen leicht gesunken

In deutschen Häfen sind im vergangenen Jahr weniger Güter umgeschlagen worden als im Rekordjahr 2000. Mit 512 Millionen Tonnen Ladung hätten die See- und Binnenhäfen im Vergleich zum Vorjahr ein leichtes Minus beim Güterumschlag von 1,3 Prozent verzeichnet, teilte das Statistische Bundesamt in Wiesbaden am Dienstag mit. Nach wie vor sei der Hamburger Seehafen mit 82,9 Millionen Tonnen umgeschlagener Ladung Deutschland bedeutendster Hafen. Aber auch der Binnenhafen der Stadt an der Elbe habe mit 10,3 Millionen Tonnen Umschlag eine große Bedeutung. Zweitwichtigster deutscher Hafen sei der Binnenhafen Duisburg mit 47,0 Millionen Tonnen, gefolgt vom Seehafen Bremen (45,7).

Hallo Fahrensleute!

Ausbildungsstart nicht zum Fehlstart machen

Erfreuliche Nachrichten gibt es in den letzten Jahren von den Ausbildungszahlen in der Binnenschifffahrt. Nach Jahren der Stagnation steigen in den letzten Jahren die Ausbildungszahlen wieder deutlich an – ein Trend der auch in diesem Jahr anzuhalten scheint.

Ausbildungsstart, das bedeutet alles ist anders als in der Schule: eine neue Umgebung, neue Menschen, andere Zeiten, ungewohnte Tätigkeiten. Dies erfordert von den jungen Menschen viel Umstellung und Umgewöhnung. Die Eingewöhnung fällt leichter, wenn erfahrene Kollegen ihnen helfen. Und hier hilft der richtige Mittelweg zwischen der Vorstellung, wonach „Lehrjahre keine Herrenjahre sind“ bzw. Saubermachen noch keinem geschadet hat und der Aussage, dass die Jugendlichen heute doch sowieso keinen Bock und nur ihre Bequemlichkeit im Kopf hätten.

Viele Jugendliche haben bisher nur den geschützten Raum der Schule kennengelernt, waren dort meist nur vormittags gefordert und hatten den Nachmittag weitgehend zur freien Gestaltung. Mit dem Beginn der Ausbildung ist schon allein die Zeit, die man täglich am Arbeitsplatz verbringt, wesentlich länger. Der Start in den Tag erfolgt meist viel früher. Hinzu kommt die körperliche Tätigkeit, die vom Sitzen in der Schule ziemlich abweicht. All dies ist zunächst ungewohnt. Wer man bisher weitgehend mit seinen Freunden oder zumindest mit Gleichaltrigen zusammen, so trifft man an Bord oft nur auf ältere Kollegen. Ein zweiter Schiffsjunge

auf dem gleichen Schiff ist schon eher die Ausnahme. Damit fehlt natürlich der Austausch mit Gleichaltrigen. Gerade in der Binnenschifffahrt kommt es auch darauf an, dass die Chemie zwischen den Personen an Bord stimmt, weil es sonst leicht zu Problemen kommen kann. Hier ist von beiden Seiten Fingerspitzengefühl gefordert. Und das darf man von den alten Hasen eher erwarten, als von den unerfahrenen Jungen.

Die Ausbildung hat den Zweck, dass der Schiffsjunge die Tätigkeiten in der Schifffahrt kennenlernt und Möglich-



keiten hat, sich diese anzueignen. Gerade am Anfang werden da sicher Arbeiten dabei sein, die nicht so prickelnd sind. Viele Jugendliche kommen dann schnell zu dem Schluss, dass sie sich den Job so nicht vorgestellt haben und fragen sich sogar, ob sie nicht den verkehrten Beruf gewählt haben. Andere fühlen sich unwohl, weil an ihnen, vielfach Arbeiten hängen bleiben, die nicht so angenehm sind. Erfahrene Ausbilder raten hier nicht vorschnell aufzugeben und erst einmal durchzuhalten. Je mehr man von einem Beruf weiß und je vertrauter einem bestimmten Tätigkeiten werden, umso mehr

Spaß macht der Beruf meistens. Und an die Ausbilder die Bitte: Natürlich sind nicht alle Tätigkeiten, die sie den Jugendlichen auftragen angenehm und es stimmt ja auch, dass wir alle einmal klein angefangen haben, aber verhelfen sie den Auszubildenden auch zu Erfolgserlebnissen. Denken Sie daran, dass die Jugendlichen bei ihnen sind, um etwas zu lernen. Sie sind keine Hilfskräfte, die man nur mit unangenehmen Hilfsfähigkeiten ohne Bezug zur Ausbildung beschäftigen darf.

Ganz wichtig für Auszubildende ist, dass man zuhört und den Eindruck macht, dass man lernen will und engagiert ist. Auch Ehrlichkeit, zum Beispiel wenn etwas schief gegangen ist, ist nicht unmodern. Pünktlichkeit und Ordnung am Arbeitsplatz und zum Beispiel in der Binnenschifffahrt, wo man so eng miteinander wohnt, in der Wohnung sind ebenfalls keine antiquierten Forderungen, sondern für das Miteinander am Arbeitsplatz von großer Bedeutung. Ordnung ist auch ein Faktor für Sicherheit. Und die sollte ganz groß geschrieben werden, besonders zu Beginn der Ausbildung. An Bord lauern jede Menge ungewohnte Gefahren auf die Neuen. Hier hat der Ausbilder eine ganz besondere Verantwortung. Und das Erlernen der Arbeiten sollte immer bedeuten, das richtige und sichere Lernen. Eine Hand für das Schiff, eine für die Sicherheit.

Regitta

Erste-Hilfe-Plakat erscheint neu

Ein neues Erste-Hilfe-Plakat hat der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften nach Überarbeitung durch den Fachausschuss „Erste Hilfe“ herausgegeben.

Das Plakat ist beim Carl-Heymanns Verlag KG, Luxemburger Str. 449, 50939 Köln, unter der Bestellnummer BG1 510-1, zu beziehen.



Umzug der BSBG-Außenstelle in Berlin

Ab dem 1. Oktober 2002 ist der Präventionsbereich Ost in Berlin unter neuer Adresse zu erreichen.

Untergebracht sind sie nun im Haus der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Die neue Adresse lautet: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Präventionsbezirk Ost Axel-Springer-Str. 52 10969 Berlin Telefon 030/25997-234 Telefax 030/25997-297

Neuer Service der BGen Zentrale Servicenummer

Unter der Telefonnummer 01805-188088 bieten die gewerblichen Berufsgenossenschaften einen neuen Service. Für 12 Cent pro Minute gibt es allgemeine Informationen zur Unfallverhütung und zu Gesundheitsschutz, aber auch zu Arbeitsunfällen, Wegeunfällen und Berufskrankheiten.

Die allgemeine Infoline ersetzt nicht die Beratung in ganz persönlichen Fällen.

Natürlich stehen die Mitarbeiter der BSBG auch weiterhin unter den bekannten Nummern für solche Fragen zur Verfügung.



In Liegesitzposition wird der Verletzte gehoben.

In der Doppelschlaufe aus dem Wasser bergen

Neues Rettungssystem ermöglicht Liegesitzposition

Bei der Bergung von geschwächten und unterkühlten Personen aus dem Wasser sollte die Rettung möglichst schonend und in waagerechter Haltung vorgenommen werden. Dies ermöglicht jetzt ein neues Doppelschlaufen-Rettungsgerät mit dem Namen Rescue Lifting System (RLS). Dabei werden zwei mit einander verbundene Schlaufen eingesetzt. Die Schwimmschlaufe wird um den Oberkörper gelegt, die Sinkschlaufe um die Kniekehlen.

Durch die kürzeren Abmessungen der Schwimmschlaufe wird erreicht, dass der Oberkörper bei der Bergung gegenüber dem Unterleib etwas angehoben wird. So kommt die ins Wasser gestürzte Person in eine Liegesitzposition. Und beim Herausheben aus dem Wasser kann auch bei Pendelbewegungen der Verletzte



Das Herausheben wird erleichtert.

nicht rückwärts aus der Schwimmschlaufe gleiten.

Versuche hätten gezeigt, so heißt es in der technischen Beschreibung durch den Entwickler, die Fachhochschule Hildesheim, dass eine Person im Wasser, die noch selbst an der Rettung mitwirken kann, fähig ist, den Auftriebskörper des

RLS mit einer Hand zu greifen und sich unter die Arme zu legen. Mit der Bergeleine wird der Verletzte mit einem leichten Kran an Bord gehoben oder zunächst längsseits an der Bordwand gesichert und dann von Helfern knieend aus dem Wasser gehoben. (Info: FH Hildesheim, Tel. 05211/881-264).

3,5 m Wellenhöhe kein Problem

Lotsenversetzung in der Elbmündung durch SWATH-Schiffe

Schon seit eh und je nehmen Seeschiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen wollen, in der Elbmündung den Lotsen auf. Bis vor zwei Jahren wurde die Lotsenversetzung auf die herkömmliche Art durchgeführt. Ein Stationsschiff beherbergte die Lotsen, die dann mit einem kleinen Beiboot zur Lotsenleiter des sich nähernden Schiffes gebracht wurden. Bei starkem Wind und hohem Seegang eine waghalsige Angelegenheit für die Lotsen und ebenso unangenehm für den Kapitän des Schiffes, der zur Lotsenübernahme aufstoppen und um seine Manövrierfähigkeit bangen musste. Bei Wellenhöhen deutlich über 1,5m war das Versetzen der Lotsen auf dem Wasserwege bislang nicht mehr möglich.

Um dem abzuhelfen, wurden drei Fahrzeuge für den Lotsenbetriebsverein Elbe bei der Schiffswerft Abeking & Rasmussen nach dem so genannten „SWATH-Prinzip“ neu entwickelt und gebaut: Ein 50 m langes Lotsenstationsschiff zur Beherbergung der Lotsen auf See und zwei 25 m lange Lotsentender zum Versetzen der Lotsen vom Stationsschiff zum Seeschiff.

Die SWATH-Schiffe verfügen über zwei vollständig getauchte, torpedoförmige Auftriebskörper, die durch schmale Stützen mit dem Überwasserschiff verbunden sind und dieses tragen. Das Überwasserschiff ist als Plattform ausgebildet, auf der die Aufbauten ange-



Zwei Tauchkörper aus Alüstar sorgen für ein optimales Schwimmverhalten des Lotsenschiffs.

ordnet sind. Die Fahrzeuge sind mit dieselektrischen Antrieben ausgerüstet. Die elektrischen Fahrmotoren sind in die Auftriebskörper eingebaut, und wirken über Untersetzungsgetriebe auf die Festpropeller.

Auf den Lotsentendern ist vor der Brücke, quer zur Fahrtrichtung eine hydraulisch verfahrbare, durch Geländer gesicherte Plattform angebracht, die das Übersteigen zum Seeschiff erheblich sicherer macht. Außerdem sind im Vorschiffsbereich, Stb.- und Bb.-Seite, zwei Bergelifte installiert. Eine Plattform von ca. 2 x 1m wird hydraulisch bis kurz unter die Wasserlinie abgesenkt, und ein darauf stehendes, durch Liftebelt gesichertes Besatzungsmitglied kann eine im Wasser treibende Person ohne große

Mühe bergen. Es muss kein Beiboot zu Wasser gelassen werden.

Vor allem dadurch, dass nur die schmalen Stützen zwischen den Kräften der See ausgesetzt sind wurde ein so komfortables Seegangsverhalten erreicht, wie es sonst (bei gleicher Geschwindigkeit) nur bei konventionell gebauten Schiffen von drei- bis vierfacher Größe zu beobachten ist. Lotsenversetzungen können jetzt bei Wellenhöhen bis zu 3,5m und Geschwindigkeiten bis zu 12kn gefahrlos durchgeführt werden. Ein Aufstoppen der Seeschiffe ist nicht mehr notwendig. Das Versetzen von Lotsen in der Elbmündung ist durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge schneller, billiger und vor allem sicherer geworden.

● **Auslöser
Krankheiten**

● **Vermeidung an
erster Stelle**

● **Programm zur
Lärminderung**

Lärm – die unterschätzte Gefahr

„Guten Morgen, es ist 5.45 – Sie hören das Morgenmagazin von Radio Antenne“ so beginnt für viele von uns der Alltags und eine Geräuschkulisse begleitet uns den ganzen Tag, bis wir uns am Abend davon wieder in den Schlaf wiegen lassen.

Wir sind umgeben von Geräuschen: Musik, die je nach Geschmacksrichtung als angenehm empfunden wird oder als nervend, Blätterrauschen, Vogelgezwitscher, was am frühen Morgen auch zwiespältig empfunden werden kann, aber auch Geräusche, die als störend empfunden werden wie Straßenlärm, Luftverkehr, Geräusche am Arbeitsplatz.

Dabei hängt es nicht nur von der Lautstärke ab, wann ein Geräusch als störend empfunden wird. Es kann genauso gut der tropfende Wasserhahn oder eine herumsurrende Mücke, die uns am Einschlafen hindert, sein, oder die sumemde Leuchtröhre oder der Ventilator des PCs, die uns mehr stören, als ein lautes Geräusch.

Ob ein Geräusch als Lärm empfunden wird, hängt also nicht nur von seiner Lautstärke ab. Lärm ist Schall, der als störend empfunden wird und das Hörvermögen schädigt. Und ob ein Geräusch als störend empfunden wird, hängt von einem ganzen Ursachenbündel ab: Wie laut dringt

es ans Ohr? Wie hoch ist die Frequenz? Was tue ich gerade? Stört es meine Konzentration? Wer oder was ist der Verursacher?

Lärm tritt auch in der Binnenschiffahrt auf: Im Maschinenraum, bei Arbeiten wie dem Entrosten, bei bestimmten Umschlagsarbeiten, beim Laufen von Aggregaten.

Lärmschwerhörigkeit ist noch immer die häufigste Berufskrankheit in der Binnenschiffahrt.

Physikalisch betrachtet handelt es sich bei Lärm um Schallwellen, die von den Ohren wahrgenommen werden. Fachleute sprechen vom Schalldruckpegel. Er wird in Dezibel (dB) angegeben. Steht hinter dem dB-Wert noch der Buchstabe A in Klammern -dB(A)- dann wurde bei der Messung auch die Frequenzabhängigkeit des menschlichen Gehörs berücksichtigt. Die untere Hörschwelle liegt bei 0dB, die Schmerzgrenze bei 120dB. Bereits ab 30dB kann man sich gestört fühlen, ab ca. 40dB können Lern- und Konzentrationsstörungen auftreten. Und ab einem Dauerschallpegel von 60 bis 65dB können Ausschüttungen der Stresshormone Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol nachgewiesen werden. Sie waren ursprünglich dazu da, den Menschen auf Abwehr von Gefährdungen vorzubereiten, ihm also die Flucht oder Verteidigung zu er-

möglichen und wurden durch körperliche Bewegung wieder abgebaut.

Dies ist heute im Alltag allerdings oft nicht mehr möglich. Häufig stellen sie statt dessen eine Dauerbelastung dar. Dann steigt die Gefahr einer Schädigung. Das ständige Ausschütten von Stresshormonen kann zu erhöhtem Blutdruck, steigenden Cholesterin- und Blutfettwerten führen. Diese sind bekannte Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. In einer Expertendiskussion bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) wurde deshalb 1996 zusammenfassend festgestellt, „dass Lärm am Arbeitsplatz als ein Risikofaktor die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen begünstigt, erscheint derzeit wahrscheinlich. Allerdings kann der Stellenwert dieses Risikofaktors noch nicht sicher eingeschätzt werden“.

Oft hilflos ausgesetzt

Ab ca. 85 dB (A) können Hörzellen im Innenohr dauerhaft geschädigt werden. Und bei 120dB(A) kommt es zu irreparablen Hörschäden bereits nach kurzer Zeit.

Deshalb ist in Arbeits- aber auch in Pausenräumen der Schallpegel so niedrig wie möglich zu halten:

- 55 dB (A) in Pausenräumen an Land, an Bord gilt für Messen u.ä. Räume ein Wert von 70 dB (A);
- 60 dB (A) in Schlafräumen auf Schiffen, wenn sie nicht ausschließlich in der Betriebsform A1 eingesetzt sind;
- 70 dB (A) bei einfachen Büroaktivitäten und
- 85 dB (A) bei allen sonstigen Tätigkeiten.

Die beste Maßnahme, Lärm zu verhindern, besteht darin, ihn erst gar nicht entstehen zu lassen: Dies ist möglich durch die Auswahl leiserer Maschinen, durch Schallschutzmaßnahmen oder bauliche Veränderungen. Reichen diese



Der Gehörschützer ist im Maschinenraum ein wichtiger Schutz, denn schon eine einmalige hohe Lärmeinwirkung kann das Gehör auf Dauer schädigen.

Maßnahme nicht aus, dann hat der Unternehmer ab 85 dB (A) den Mitarbeitern geeigneten Gehörschutz anzubieten. Der Auswahl des richtigen Gehörschutzes kommt dabei eine große Bedeutung zu. Was dabei in der Binnenschiffahrt zu beachten ist, entnehmen Sie bitte dem Kasten auf der folgenden Seite.

Ab 90 dB(A) muss der Unternehmer den Arbeitsbereich als „Lärmbereich“ kennzeichnen. Außerdem muss ein Lärminderungsprogramm aufgestellt werden, um den Lärm auf ein möglichst niedriges Niveau zu senken. In der Binnenschiffahrt sind Maschinenräume „Lärmbereiche“. Der höchstzulässige Schalldruckpegel beträgt dort 110dB(A). Das Tragen von Gehörschutz ist deshalb zwingend notwendig, weil sonst das Gehör irreparabel geschädigt wird.

Aber auch die niedrigeren Geräuschpegel machen in der Binnenschiffahrt Probleme, weil der Einzelne ihnen über einen längeren Zeitraum als nur die normale Arbeitsschicht

ausgesetzt ist. Hinzu kommt, dass die Beschäftigten sich ihnen oftmals hilflos ausgeliefert sehen. Sei es das Aggregat, das die Stromversorgung des Schiffes liefert, der „Nachbarschaftslärm“ von den Kollegen oder anderen Schiffen, aber auch Lärm von Land, sei es durch andere Verkehrsträger oder Umschlagseinrichtungen.

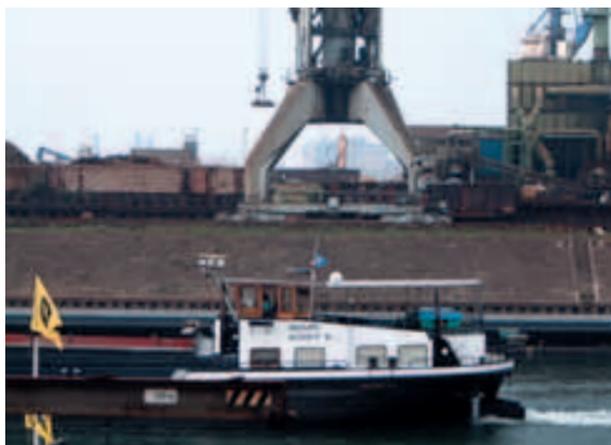
Angebot von Gehörschutz

Nicht immer sind sie aber unausweichlich. So kann die Stromversorgung auch über Landanschluss erfolgen, und bei der Wahl des Liegeplatzes können auch Lärmgefahrpunkte berücksichtigt. Schließlich sollte auch noch einmal an die Rücksicht gegenüber Kollegen, sei es auf dem eigenen Schiff oder auf Nachbarschiffen appelliert werden. Lautes Türeinschlagen, Musik in einer bestimmten Lautstärke oder sonstige laute

Tätigkeiten, können die Erholung der Kollegen empfindlich stören.

Einfluss hat auch das Empfinden, ob wir Einfluss auf den Lärm nehmen können oder nicht. Wer sich wehrlos dem Lärm ausgeliefert fühlt, bei dem sinkt die Toleranzschwelle. Schließlich kann man sich an Lärm „gewöhnen“ – aber nur was das Empfinden angeht, Wir erleben ihn dann als weniger störend. Aber auch Geräusche, mit denen wir scheinbar mühelos leben, schädigen auf Dauer unsere Gesundheit.

Auch wenn noch nicht alle Ursachen zwischen Lärm und Gesundheitsgefährdung abschließend beurteilt werden können, so zeigt doch dass Lärm zumindest Einfluss auf die Erholung und höchstwahrscheinlich auch auf die allgemeine Gesundheit des Menschen hat. Gerade in der Binnenschiffahrt sollte man sich deshalb ein paar Gedanken machen, wie sich der Lärm beeinflussen lässt und ihn wann immer möglich vermeiden.



Auch Nachbarschaftslärm zum hier von einer Schrott-Umschlagsanlagen ist in der Binnenschiffahrt ein Problem.

Brandschutz und Geräuschdämmung schließen sich nicht aus

Die Zeit an Bord für die Fahrgäste zu einem entspannenden Erlebnis zu machen, liegt jedem Eigner eines Fahrgastschiffes naturgemäß am Herzen. Und auch die Mannschaft ist dankbar für weniger Lärm.

Wenn es dem Wohlbefinden des Fahrgastes dient, werden auch Anstrengungen über das zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte notwendige Maß hinaus unternommen.

Bei Neubauten findet man in erster Linie Isolierungen nach bewährter Art: Eine durch Lochblech abgedeckte Schicht Mineralwolle an den Innenwänden des Maschinenraumes. Zur nachträglichen Verkleidung „nackter“ Wände mit schallsolisierendem Materi-

al erfreut sich das Anbringen von Weichschaumstoffmatten, z.B. mit dem bekannten „Eierkartonprofil“, großer Beliebtheit. Sie sind leicht, einfach anzupassen, meist mit einer selbstklebenden Rückseite versehen, und in der Regel verhältnismäßig preiswert.

Aber, diese Weichschäume haben auch gravierende Nachteile. Zum einen sind sie offenporig. Das heißt, dass sie Feuchtigkeit aufnehmen und speichern wie ein Schwamm, so auch verspritzten Dieseldampf. Bricht dann im Maschinenraum ein Feuer aus, trägt das so getränkte Dämmmaterial in hohem Maße zur raschen Ausbreitung des Brandes bei. Die Chance, den Brand erfolgreich zu bekämpfen, sinkt.

Zum anderen sind die meisten verwendeten Schaumstoffe selbst auch brennbar, entsprechen also nur der Baustoffklasse B (brennbar); Schaumstoffe in A-Qualität (nicht brennbar) sind selten und teuer.

In den Sicherheitsvorschriften für Binnenschiffe (Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und Rheinschiffs-Untersuchungsordnung) ist gefordert, dass Wände, Decken und Türen von Maschinenräumen aus Stahl, oder einem gleichwertigen, nichtbrennbaren Werkstoff hergestellt sein müssen. Im Sinne dieser Vorschrift sind Schaumstoffe in B-Qualität auf keinen Fall als gleichwertig anzusehen, und deshalb für den Einsatz in Maschinenräumen unge-

eignet, auch dann, wenn diese als „selbstverlöschend“ gelten.

Unter Brandschutzgesichtspunkten ist die bewährte Methode der Isolierung mit Mineralwolle und Lochblech nach wie vor die beste, allerdings nicht überall nachträglich einsetzbar. Beim Einkauf von anderen Dämmmaterialien für Maschinenräume (z.B. Schaumstoffe) muss also unbedingt beachtet werden, dass diese aus nichtbrennbarem Material (Baustoffklasse A) hergestellt sind.

Lassen Sie sich von einem Fachhändler beraten und bestehen Sie auf nichtbrennbarer Qualität- damit sie sowohl auf der leisen, wie auch auf der sicheren Seite sind.



Eine Dämmung des Motorenlärms ist aus vielfältigen Gründen geboten, aber der Brandschutz muss beachtet werden.

Für jeden gibt es den richtigen Gehörschützer

Über 80 Typen stehen für Binnenschiffer zur Verfügung!

Noch immer gehört die Lärmschwerhörigkeit zu den häufigsten Berufskrankheiten, auch im Zuständigkeitsbereich der BSBG. Diese müsste eigentlich nicht sein, da auch die Auswahl eines geeigneten Gehörschützers Lärmschwerhörigkeit verhindern.

An den Gehörschutz in der Binnenschifffahrt sind hohe Anforderungen zu stellen; gibt es doch gerade in den Maschinenräumen Schallpegel bis zu 110 dB (A). Aber auch andere Arbeiten, wie z.B. das Entrosten des Schiffes mit dem „Nadelentrost“ (88-101 dB (A)) oder der Umgang mit dem Schwingschleifer (95-99 dB (A)) gehören zu den lärmintensiven Arbeiten.

Gehörschutz muss gefährliche Pegelbereiche über 85 dB (A) so abdecken, dass unter dem Gehörschützer ein Schallpegel von 75-79 dB (A) nicht überschritten wird (= gute Schutzwirkung).

Dämmt ein Gehörschützer so stark, dass darunter ein Pegel von weniger als 70 dB (A) vorliegt, spricht man von einer zu hohen Schutzwirkung (Überprotektion). Sie kann zur Folge haben, dass bestimmte Informationen oder akustische Warnsignale nicht ausreichend wahrgenommen werden. Dennoch: Im Zweifelsfall ist der Schutzwirkung der Vorrang zu geben.

Zur Ermittlung und zur Auswahl des geeigneten Gehörschützes hat die BSBG jetzt eine Hilfestellung entwickelt. Sie hat eine sogenannte Positivliste mit über 80 Gehörschützern zusammengestellt, die für Schallpegel von 110 dB (A) geeignet sind. Diese spezielle Positivliste und eine genaue Anleitung, wie der richtige Gehörschutz zu ermitteln ist, sind in einer Berufsgenossenschaftlichen Information (BGI) zusammengefasst. Diese können Sie bei der BSBG (Tel. 0203-295 21 15) anfordern.

Liste mit über 80 Produkten

Wenn Sie schon einen Gehörschützer haben oder wenn Sie z. B. beim Schiffsausrüster einen neuen angeboten bekommen und überprüfen wollen, ob dieser ausreicht, können sie folgendermaßen vorgehen:

- in der Positivliste für Gehörschützer bis 110 dB(A) nachsehen, ob der Gehörschützer dort aufgeführt ist oder
- wenn sie die Schalldämmwerte ihres Gehörschützers und den Schallpegel ihres Maschinenraumes kennen, können Sie in der Listen, die

in der BGI abgedruckt sind, die Werte überprüfen.

Neben der erforderlichen Schalldämmung und der CE-Kennzeichnung sollten Sie auf den Tragekomfort und die Arbeitsumgebung achten, berücksichtigen ob es medizinische Auffälligkeiten oder vorhandene Hörverluste gibt und die Vereinbarkeit mit anderen am Kopf getragenen Ausrüstungsgegenständen beachten.

Gehörschützer müssen in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Um die Schutzfunktion der Kapselgehörschützer voll zu erhalten, müssen die Dichtungskissen nach den Anweisungen des Herstellers regelmäßig ausgetauscht werden. Hierzu gibt es von den Markenherstellern entsprechende Austauschsets im Handel.

Einweg-Gehörschutzstöpsel sollten nach jedem Gebrauch (spätestens nach jeder Schicht) ausgetauscht werden.

Zuletzt noch ein Tipp:

Die EU schreibt die Angabe von Schallpegeln bei handgeführten Maschinen vor. Kaufen Sie bei Neubeschaffungen die leisere Maschine. 3 dB (A) leiser ist für das Gehör bereits eine Halbierung der Gehörgefährdung.



Im großen und ganzen schnitten die Fahrgastschiffe gut ab.

ADAC testete Ausflugsschiffe BDB kritisiert die Ergebnisse

Als unvollständig und mit falschen Schwerpunkten versehen hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt einen Test des ADAC kritisiert, bei dem dieser Ausflugsschiffe auf deutschen Binnengewässern unter die Lupe genommen hat. Der Testumfang habe nur eine Momentaufnahme möglich gemacht. Die Kritik an der Sicherheit an Bord gehe indes vielen Betrieben der Fahrgastschiffahrt zu weit. Der ADAC hatte 30 Schiffe getestet und kam dabei zu einem, nach eigenen Worten, „erfreulichen Ergebnis“.

Drei Mal wurde die Bestnote „sehr gut“ vergeben, 16 der untersuchten Schiffe erreichten ein „gut“ und acht erhielten ein „ausreichend“ Lediglich drei der getesteten Schiffe

fielen mit einem „mangelhaft“ durch:

Die Kritik der ADAC-Tester entzündete sich an folgenden Punkten: Preise für manche Fahrten, Park- und Anfahrtsmöglichkeiten zu manchen Liegestellen, das gastronomische Angebot auf manchen Schiffen. Ferner lasse auf vielen Schiffen die Ausbildung der Mannschaften für den Notfall zu wünschen übrig. Fluchtwege und Ausgänge seien verschlossen oder verstellt, es seien nicht genügend geeignete Rettungsmittel vorhanden und an Geländern fehle zuweilen ein Kletterschutz für Kinder. Bei der Bewertung der Testergebnisse gilt es allerdings zu beachten, dass Sicherheitskriterien lediglich mit 30 Prozent und Komfortkriterien mit 70 Prozent in die Bewertung eingeflossen sind.

Nach Ansicht des BDB geht besonders die Kritik der Tester an Sicherheitsmängeln an der Sache vorbei. Dies gilt zum Beispiel für die Ausstattung mit Rettungsmitteln. So sind Rettungswesten für jeden Fahrgast nach derzeitiger Gesetzeslage auch garnicht vorgeschrieben und werden deshalb auch nicht vorgehalten. Insgesamt sei es dem ADAC wohl nicht leicht gefallen, in diesem Gewerbe mit vielen Eigenarten einen allgemeinen Maßstab zu finden, erklärte der BDB in Duisburg.

Selbstverständlich konnten nicht alle Ausflugsschiffe in den Test einbezogen werden, wenn es auch für diejenigen, deren komplettes Ausflugsgebiet nicht beachtet worden war, eine Popularitätschance weniger war.

2002

BG/DVR-JAHRESAKTION

... und wer fährt?

Das ist die Aufgabe:
Ergänzen Sie die folgenden Aussagen.

| | | |
|---|---|--|
| lenk | abge | 1. Preis |
| Sensationen und Außergewöhnliches ziehen unsere Blicke oft magisch an. Dennoch darf der Fahrer sich in seiner nicht vom Verkehrsgeschehen ablenken lassen. | Auch Fußgänger riskieren einiges, wenn sie sich nicht Deshalb: Gehen oder Lesen. | Gewinnen Sie einen zweiwöchigen Wellness-Aufenthalt (inkl. Flug) für zwei Personen. Entspannen Sie sich im Meerwasserbad, bei Aromatherapie und Öl-Massage, entdecken Sie versteckte Tempel und die Mystik einer fremden Kultur. |
| ränkt | theiß | 2. Preis |
| Ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren, ist im Auto während der Fahrt nicht mehr erlaubt. Doch auch mit einer solchen Anlage ist ein Telefongespräch ein Es lenkt zu viel Konzentration vom Fahren ab. Deshalb ist es besser, zum Telefonieren anzuhalten. | Wer während der Fahrt isst und trinkt, erhöht den Stress hinterm Steuer und tut seinem Magen keinen Gefallen. Die sinnvolle Alternative: Kurze etwas Leichtes essen und trinken – und dann gestärkt weiterfahren. | Sie fliegen zu zweit für 14 Tage nach Ägypten und genießen Cleopatras Badezauber. Doch auch der Geist lebt bei der Besichtigung von Pyramiden und ägyptischen Museen wieder auf. |
| teing | 11.-100. Preis | 11.-100. Preis |
| Sowohl positive als auch negative Gefühle beeinflussen die Konzentrationsfähigkeit eines Fahrers so, dass das Unfallrisiko deutlich steigt. Das Auto ist deshalb ein denkbar | Wer sich ablenken lässt, darf sich nicht wundern, wenn er aus der Spur gerät. Auch Fahrradfahrer sollten sich so verhalten, dass sie ihr Fahrzeug haben. | Gönnen Sie sich eine Woche in Portugal – ein herrliches Anti-Stress-Programm (inkl. Flug). |
| Die Teilnahme ist ganz einfach: Schreiben Sie uns das Lösungswort, Ihren Namen und Ihre Adresse, den Namen Ihrer Firma oder Institution und Ihre Berufsgenossenschaft auf den nebenstehenden Coupon oder eine Postkarte. Schicken Sie den Coupon oder die ausgefüllte und frankierte Postkarte an Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Postfach 4445, 53244 Bonn. Oder senden Sie eine E-Mail mit dem vollständigen Lösungswort und vollständigen Absenderangaben an: preis2002@dvr.de Sie können uns auch anrufen unter: 0180/5 26 66 66* oder faxen unter: 0180/5 26 66 67* Einsende- und Anrufschluss ist der 31.12.2002 | Ein Wohlfühl-Wochenende (inkl. Bahnfahrt, 2. Klasse). Nehmen Sie sich Zeit für sich, für Ihre individuellen Schönheits-, Gesundheits- oder Fitnessstage. | Ein Parfümerie-Gutschein über 50 Euro. |

* eine Minute kostet 0,12 Euro inkl. MwSt.

Bitte finden Sie heraus, welche der nachstehenden Ergänzungen zu den sechs Aussagen passen, und tragen Sie die Buchstaben in die Felder ein. Die richtige Reihenfolge der Buchstaben ergibt das Lösungswort.

| | |
|------------------------------------|--|
| auf eine Aufgabe konzentrieren | |
| Aufmerksamkeit | |
| stets unter Kontrolle | |
| schlechter Ort für Streitgespräche | |
| Pause machen | |
| unnötiges Risiko | |

Die Lösung lautet:

Name/Vorname

Straße PLZ/Wohnort

Firma/Anschrift Berufsgenossenschaft

Strukturreform des ADNR ab 2003

In neun Teilen mit Unterabschnitten niedergelegt

Im Zuge der periodischen Anpassung und Änderung des ADNR's wird zum 1. Januar 03 ein völlig neu strukturiertes ADNR inkrafttreten. Alle europäischen Vorschriften zum Gefahrguttransport erhalten eine einheitliche Struktur. Deshalb war auch die Strukturreform des ADNR notwendig. Wichtigste Neuerungen sind: Das ADNR beinhaltet zukünftig neun Teile, die in weitere Unterabschnitten unterteilt sind. Das bisher verwendete Randnummernsystem wird ersetzt durch ein Gliederungssystem z.B.: 1.4.2.2.1 Der Beförderer... oder 8.2.2.3.2 Wiederholungskurse.

Die inhaltliche Struktur der Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf dem Rhein wird ab Jahresbeginn 2003 wie folgt aussehen.

Teil 1: Allgemeine Vorschriften. In diesem Teil werden z.B. der Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen, Unterweisungen, Sicherheitspflichten, Ausnahme genehmigungen, Übergangsvorschriften und Maßnahmen zur Kontrolle der

Sicherheitsvorschriften geregelt.

Teil 2: Klassifizierung. Dieser Teil beschäftigt sich mit der Klassifizierung von Stoffen, also die Zuordnung von Gefahrstoffen in die einzelnen Gefährlichkeitsklassen.

Informationsveranstaltung zum neuen ADNR Termin: 20. 11. 2002

Teil 3: Verzeichnis der gefährlichen Güter, Sondervorschriften sowie Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern. Dieser Teil beinhaltet hauptsächlich drei Tabellen:

Tabelle A: Verzeichnis der gefährlichen Güter in numerischer Reihenfolge;

Tabelle B: Verzeichnis der gefährlichen Güter in alphabetischer Reihenfolge;

Tabelle C: Verzeichnis der zur Beförderung in Tankschiffen zugelassenen gefährlichen Stoffe in numerischer Reihenfolge.

Teil 4: Verwendung von Verpackungen und Tanks. Dieser Teil verweist auf den Teil 4 des ADR, RID oder IMDG Code.

Teil 5: Vorschriften für den Versand. Dieser Teil enthält Vorschriften für den Versand gefährlicher Güter bezüglich der Kennzeichnung, Bezeichnung und Dokumentation und gegebenenfalls für die Genehmigung des Versands und die vorherige Benachrichtigung.

Teil 6: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen und Tanks. Dieser Teil verweist auf den Teil 6 des ADR, RID oder IMDG Code. Die Binnenschiffahrt wird von diesem Teil kaum betroffen sein.

Teil 7: Vorschriften für das Laden, Befördern, Löschen und sonstige Handhaben der Ladung. Dieser Teil enthält Betriebsvorschriften für die Trocken- und Tankschiffahrt beim Transport gefährlicher Güter.

Teil 8: Vorschriften für die Besatzung, die Ausrüstung, den Betrieb der Schiffe und die Dokumentation. Dieser Teil enthält Ausrüstungs-, Betriebs- und Dokumentationsvorschriften für die Trocken- und Tankschiffahrt beim Transport gefährlicher Güter. Darunter fallen auch die Vorschriften für die Ausbildung der Sachkundigen und Prüfvorschriften für Ausrüstungsteile.

Teil 9: Bauvorschriften. Dieser Teil enthält alle Bauvorschriften für die Trocken- und Tankschiffahrt die gefährliche Güter transportieren wollen.



Für Fahrzeuge die Gefahrgut transportieren gilt 2003 das neue ADNR.

Mitmachen und gewinnen

| | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| finsteres Lokal, Kaschemme | vermessene Grundstücke | Pass der Berner Alpen | Gefeierte | Offiziersanwärter | frz.: dumm | bayer. Männername | chinesische Dynastie | Kurort in Graubünden |
| → | ↓ | | 1 | ↓ | altisländ. Prosawerk | 9 | | vermerkt |
| Stützverband | | Kfz.-Z. Bern | Luft holen | → | | | Deckenschicht | ↓ |
| → | 5 | ↓ | 11 | | Elbe-zufluss | Windstoß | → | 7 |
| Endpunkt des Rennens | → | | polynesische Inselgruppe | ↓ | Landsknechtswaffe | → | | |
| fränkischer Höhenzug | | Kurort an der Ilm | die Sterne betreffend | → | | | chem. Element | europ. Urvölkerung |
| → | ↓ | Vorschlag zur Abhilfe | → | | Nationalitätszeichen | Zeitabschnitt | 3 | ↓ |
| → | | | Bierhersteller | großes Klavier | → | | | |
| männl. Vorname (Kurzform) | | alkohol. Mischgetränk | → | 6 | | Werkzeug | Kfz.-Z. Reutlingen | → |
| → | 2 | | | weibl. Vorname | Elendsviertel | → | | Hustier |
| Hjst. der Türkei | männl. Vorname | lat. für in der Eigenschaft als | | Stadt in Mähren | → | 8 | 10 | Abk. für eine elektrische Maßeinheit |
| festes Zueinanderhalten | ↓ | umzu-friedener Mensch | → | | | | dort | ↓ |
| → | | | Kfz.-Z. Gelsenkirchen | → | altrömisch für: 500 | 12 | best. Artikel (4. Fall) | → |
| Singvogel | → | | Schluss | → | | | engl.: und | → |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|

Die Buchstaben von 1- 12 ergeben die gesuchte Lösung.

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

- 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: 15. November 2002

Auflösung aus Fahrensman 2/2002: GESUNDHEITSSCHUTZ

Gewinner aus 2/2002

- 1. Preis € 50,-
Claudia Belz-Wehking
MS Greif
28199 Bremen
- 2. Preis € 25,-
Gottfried Kaeufer
FGS Tamara
56349 Kaub
- 3. Preis € 25,-
Olaf Peglaw
MS Niedersachsen 8
16928 Pritzwalk
- 4. Preis € 25,-
Gerhard Huskitsch
MS Stadt Würzburg
97904 Dorfprozelten
- 5. Preis € 25,-
Hartmut Richter
Wasserboot Festma
28327 Bremen

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 |
| 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 |
| 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:



Schon bisher ist die Internet-Adresse der Berufsgenossenschaften bekannt für Informationen rund um die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Unter dem Motto „Gut, sicher und gesund arbeiten“ stellen die Berufsgenossenschaften ab sofort noch mehr Informationen und Instrumente zu diesen Themen für Unternehmer und Beschäftigte zur Verfügung. Die neue Adresse lautet www.berufsgenossenschaften.de/TV-Kampagne oder www.bg-praxis.de. Ziel ist es, interessierten Arbeitnehmern und Führungskräften besonders in kleinen Betrieben wichtige Grundregeln für eine sichere und gesunde Arbeitsorganisation zu vermitteln. Im Vordergrund steht dabei die Praxis. Schwerpunkte sind nicht theoretische Abhandlungen oder Sammlungen von Gesetzestexten, sondern vielmehr praktische Umsetzungsmöglichkeiten. Was bringt ein gut organisierter Arbeitsschutz, wie kann man gut, sicher und gesund arbeiten, das sind die Fragen, auf die der Nutzer unter der Internet-Adresse Antworten findet.

Aufklärung schützt Menschenleben

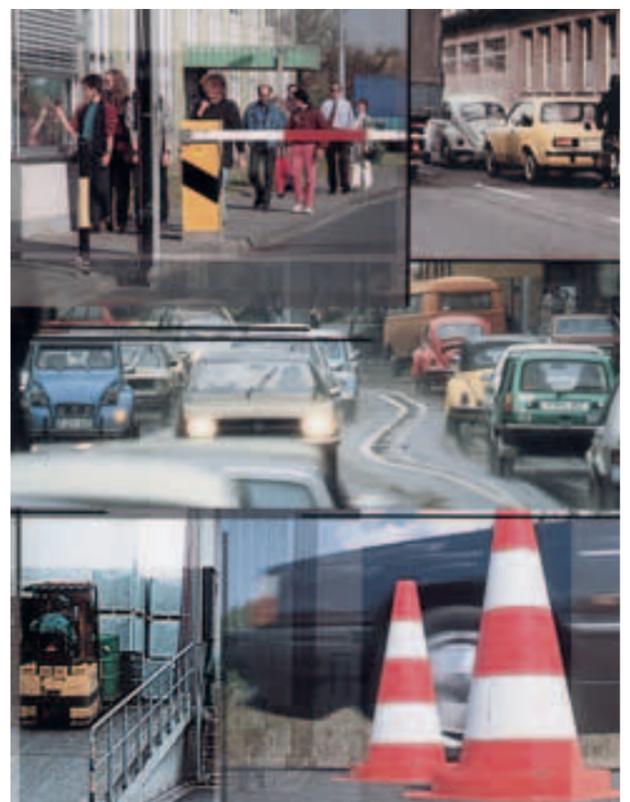
Zwischenbilanz zu „Sicherheit auf allen Wegen“

Die gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat haben im Mai 2002 eine positive Zwischenbilanz des gemeinsamen Programms „Sicherheit auf allen Wegen“ zum 20-jährigen Bestehen gezogen.

„Das Thema der Verkehrssicherheit ist heute zu einem unverzichtbaren Bestandteil der berufsgenossenschaftlichen Aus- und Weiterbildung geworden“ so Herbert Kleiner, der Vorsitzende des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften.

Der Erfolg des Programms lasse sich auch in Zahlen ausdrücken: Im Jahre 1981, vor dem Start des Programms, kamen mehr als 1.000 Beschäftigte bei Arbeitsweegeunfällen ums Leben. Im Jahr 2001 waren es 660 – und dies, obwohl die Intensität des Berufsverkehrs innerhalb der vergangenen 20 Jahre kontinuierlich zugenommen hat.

Die vielfältigen Aktionen der Berufsgenossenschaften und des DVR stießen auf große Resonanz.





MS „Nala“ ist eine der beiden neuen Hafenfähren der Hadag. Ihren Namen bekam sie wie das Schwesterschiff „Rafiki“ nach Hauptfiguren aus dem Hamburger Musical „König der Löwen“.

Ahoi! Zwei neue Hafenfähren in Hamburg

Andrang auf die Wassertaxis ließ die Hadag handeln

Sechs Fährlinien betreibt die Hadag Seetouristik und Fährdienst GmbH im Hamburger Hafen. Die Linien zwischen Teufelsbrück, Altenwerder und Grasbrook wurden im Frühjahr ausgebaut, denn seit mehreren Jahren drängen immer mehr Gäste auf die Hafendampfer. Die Hadag handelte rasch und gab zwei neue Fährschiffe in Auftrag. Im Mai war es soweit: „Nala“ und „Rafiki“ konnten in Dienst gestellt werden.

Acht Monate dauerte die Bauzeit für die Hafenfähren. Die Aufträge gingen an die SET Schiffbau und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde GmbH und SSB Spezialschiffbau Oortkaten GmbH. Die Investition lag bei über zwei Millionen Euro. Bei der Länge von 24,9 m und einer Breite über alles von 6,40 m können die Fähren jeweils 120 Passagiere befördern. Gefahren und bedient werden sie nur von einem Mann. Durch ihre geringe Höhe können sie auch bei mittlerem Hochwasser den Betrieb aufrecht erhalten.

Der Zugang an Bord erfolgt über einen Freideckbereich



Der Steuerstand in der Hafenfähre „Rafiki“ der Hadag.

zwischen Steuerhaus und Fahrgastraum. Für die unterschiedlichen Kaihöhen der Anleger gibt es höhenverstellbaren Rampen. Der Steuerstand liegt vorne im Boot vor einem Kollisionsschot, und ist ringum verglast. Die Hadag in der Elbestadt hat derzeit 20 Schiffe und

80 Beschäftigte. Mit ihren neuen Linien bzw. der Verlängerung von Fährlinien soll das steigende Pendlerinteresse aufgefangen werden. Die Neubauten sind entsprechend den Vorschriften von BSBG, SUK und Hafen Hamburg ausgerüstet.

Einen Schiffsneubau gibt es auch bei der Hamburger Alster Touristik GmbH (ATG). Das Unternehmen gab für die neue Saison 2003 den Neubau des besonders flachen Typs „Schleusenwärter“ in Auftrag.

Beitrag zur BSBG in Raten möglich

Immer wieder wird die Frage gestellt, ob der Beitrag zur Berufsgenossenschaft auch in Raten gezahlt werden kann. Und die klare Antwort lautet „ja“. Aber nicht kostenlos. Nach § 76 Abs. 2 Nr. 1 Sozialgesetzbuch IV (SGB IV) in Verbindung mit den vom Vorstand der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft beschlossenen Richtlinien erfolgt die Gewährung von Ratenzahlung bzw. Stundung von Ansprüchen nur gegen Verzinsung. Als Zinssatz wird ein Betrag von 2 Prozent über dem festgesetzten Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank berechnet. Dieser betrug in den ersten acht Monaten des vergangenen Jahres 4,26% und danach bis Dezember 2001 3,62%, so dass bei Ratenzahlung Zinsen in Höhe von 6,26% p. a. bzw. 5,62% p. a. berechnet wurden. Immer noch günstiger als Zinsen für säumige Beiträge. Für diese müssen kraft Gesetzes Zinsen in Höhe von 2% monatlich berechnet werden. Das entspricht einem Jahreszins von 12%.

Arbeitssicherheit in der europäischen Binnenschiffahrt

30 Jahre CIPA – 17 Empfehlungen verabschiedet

Europa wächst immer mehr zusammen. Die Schaffung gleicher Arbeits- und Lebensbedingungen ist deshalb sinnvoll. Besonders im Verkehrsträger, wo sich die Beschäftigten verschiedener Nationen nebeneinander bewegen und Seite an Seite arbeiten ist dies von besonderer Wichtigkeit. Das haben bereits 1972 die Vertreter verschiedener Unfallversicherungsträger und Behörden in Europa erkannt und beschlossen, auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit in der Binnenschiffahrt näher zusammenzuarbeiten. Zu diesem Zweck wurde vor 30 Jahren in Straßburg der Internationale Ausschusses für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschiffahrt (Comité International de Prévention des Accidents du Travail de la Navigation Intérieure – CIPA) gegründet.

Dieser internationale Ausschuss besteht zur Zeit aus Unfallversicherungsträgern und Behörden aus Deutschland, Frankreich, Belgien, den



Teilnehmer der Vollversammlung der CIPA Anfang Juni in Basel.

Niederlanden, Luxemburg, Schweiz und Österreich.

Ziel des Ausschusses ist die Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes in der Binnenschiffahrt und dabei die Arbeit der nationalen Organisationen, die sich mit den Fragen der Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschiffahrt befassen, zu koordinieren sowie zu Arbeiten internationaler Organisationen aus

der Sicht der Prävention Stellung zu nehmen.

Dazu wurden zu verschiedenen Themen insgesamt 17 Empfehlungen (Sicherheitsregeln), die sogenannten „CIPA-Regeln“ verabschiedet.

Die CIPA-Regeln und weiterführende Informationen über die CIPA sind auf der Website des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie www.bmvit.gv.at/vai zu finden.

Gesundheitsbericht: Jetzt geht es um praktische Hilfe

BSBG will konkrete Verbesserungen

Im letzten Fahrensmann haben wir bereits ausführlich über den „Gesundheitsbericht Binnenschiffer“ berichtet. Zur Erinnerung: Die Gmünder Ersatzkasse (GEK) und die BSBG haben Daten zum Krankheits- und Unfallgeschehen ihrer Versicherten aus den letzten fünf Jahren zusammengetragen (natürlich anonym). Mit Hilfe des Zentrums für Sozialpolitik der Universität Bremen entstand daraus ein umfangreicher Bericht über den Gesundheitszustand der in der deutschen Binnenschiffahrt beschäftigten Arbeitnehmer. Nun geht es um die Folgerungen daraus.

hütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu optimieren.

Beispielhaft genannt seien hier (ohne Wertung durch die Reihenfolge):

- Aufklärungskampagne zur gesunden Ernährung dadurch können die Gründe, aus denen Betablocker und Blutfettmedizin verordnet werden, verringert werden.
- Kataloge von hafennahen Ärzten dadurch sollen Arztbesuche erleichtert und der Verschleppung von anfangs leichten Erkrankungen vorgebeugt werden.
- Landanschlüsse dadurch soll der nachts ruhestörende Lärm von Stromaggregaten beseitigt werden.
- Raucherentwöhnungsprogramme dadurch sollen vielfältige Gesundheitsgefahren beseitigt und der Nichtraucher-schutz verbessert werden.
- Medikamentenpass dadurch soll dem behandelnden Arzt die Möglichkeit gegeben werden, festzustellen, welche andere Medizin schon von anderen Ärzten verordnet wurde.

Dies sind nur Beispiele des umfangreichen Katalogs der möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Gesundheitssituation unserer Fahrenleute, den die Arbeitsgruppe aus dem Gesundheitsbericht Binnenschiffer herausgearbeitet hat. Der Präventionsausschuss wird auf seiner Herbstsitzung im Oktober abschließend über diese Einzelmaßnahmen befinden. Anschließend können die von der BSBG als notwendig erachteten Maßnahmen eingeleitet werden können.

Landanschluss hilft sehr

Für den Technischen Aufsichtsdienst und den Präventionsausschuss der BSBG war es selbstverständlich, so viel wie möglich Nektar aus dem Bericht zu saugen, um eventuell neue Aufgaben im Bereich der Unfallverhütung und des Gesundheitsschutzes definieren zu können. Wie das aber bei so umfangreichen Fachbüchern nun mal ist: entweder sie verstauben im Bücherschrank oder man muss sich richtig Arbeit machen, um die Inhalte des Berichtes auszuwerten.

Die BSBG entschied sich für Letzteres. Ein Arbeitskreis des Präventionsausschusses, angereichert um Fachleute aus den Gebieten Krankenversicherung, Sozialwissenschaft, Arbeitsmedizin und Unfallverhütung, setzte sich einen Tag zusammen, um den Gesundheitsbericht vollständig auszuwerten. Herausgekommen sind viele verwertbare Ansätze, um die Maßnahmen zur Ver-

Letzte Fahrt in den Ruhestand

Am 17. Juli 2002 fuhr Kapitän Werner Busack mit „seiner“ Elbfähre „Wischhafen“ seine letzte Überfahrt von Glückstadt nach Wischhafen in Begleitung der Geschäftsführung, vieler Kollegen und seiner Familie in den wohlverdienten Ruhestand.

Mit 14 Jahren fuhr der heute 63-jährige zur See, heuerte vor 30 Jahren als Kapitän bei der „Elbfähre Glückstadt-Wischhafen“ an. Viele Jahre brachte Werner Busack als Sicherheitsbeauftragter gekonnt und sehr erfolgreich sein Wissen und seine Erfahrung in den Arbeitsschutz ein und übernahm zusätzlich vor 6 Jahren auch noch die Verantwortung als nautischer Inspektor für die Fährreederei.

Der Fahrensmann wünscht Werner Busack und seiner Familie für die Zukunft alles Gute.



Die letzte Fahrt von Kapitän Werner Busack mit der „Wischhafen“.

Kaugummi besser als sein Ruf

Zumindest in seiner zuckerfreien Form ist Kaugummi besser als sein Ruf. Er regt die Speichelproduktion an und neutralisiert so die Karies fördernden Säuren. Der Zucker-

austauschstoff Xylit hemmt die Neubildung von Zahnbelag. Wer nach Mahlzeiten keine Möglichkeit zum Zähneputzen hat, kann als Erste Hilfe zu Zahnpflegekaugummi greifen.

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 Besteigen eines Tanks über ein Brett rutschte der Schiffsführer vom Brett ab und schlug mit der rechten Seite auf eine Leitung und zog sich einen Bruch der Rippen zu.

★

Beim Reinigen des Eingangsbereiches des Maschinenraumes rutschte der Matrose von der ersten Ebene ab. Er verlor seinen Helm und fiel dabei ca. 2 m in den Maschinenraum. Dabei schlug er mit dem Hinterkopf auf eine Treppenstufe.

★

Beim Anlegen mit dem leeren GMS sprang der Steuermann von der Steuerbord Pollerbank an Land, um das Lauftau einzuhängen. Dabei kam er so unglücklich auf, dass er sich den linken Fuß brach.

★

Beim Treppenaufstieg zum Steuerhaus rutschte der Schiffsführer ab und konnte sich gerade noch mit der Linken Hand am Geländer festhalten, um einen Sturz zu vermeiden. Dadurch kam es zu einer Verletzung des Handgelenks.

★

Um das Oberdeck zu reinigen, wollte der Bootsmann ein Fass zur Seite schieben. Als er das Fass umfasste, um es beiseite zu ziehen, schnitt er sich einen Teil der Fingerkuppe an einer scharfen Kante auf der Rückseite ab.

★

Beim Abschleifen einer Hefstange drehte der Auszubildende die Schleifhexe um. Dabei ist er mit dem Finger an die drehende Schruppscheibe gekommen und schnitt sich in den Finger.

★

Der Arbeiter stand auf einer Alu-Leiter in ca. 1 m Höhe um Teile des Ponton-Neubaus zu streichen. Plötzlich brach eine Sprosse heraus und er fiel zu Boden, wobei er sich den Fuß verletzte. Er wurde anschließend von seinem Kollegen ins Krankenhaus gebracht.

★

Beim Einsteigen in den Buggederraum fiel der Verschlussdeckel zu und schlug den Kopf des Schiffsführers mit der Gesichtseite gegen den Verschlussrand. Dabei brach er sich die Nase.

★

Eine Kelle ist in einen Topf mit heißem Wasser gefallen und das herausspritzende Wasser ist dem Koch auf den Oberkörper gespritzt.

★

Beim Reibholzeinhängen kam der Steuermann mit der Hand zwischen Schiff und Mauer. Dabei brach er sich den Daumen.

★

Während der Entfernung von alten Farbresten und Rost mit einer Stahlbürste an Deck eines Schiffes gelangte ein Splitter in das rechte Auge des Arbeiters.

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. Foto auf S. 1 Michael Sandstein GmbH, 01309 Dresden.

Aktionen gegen Sturz-Unfälle

Wie schon mehrfach zuvor berichtet, sind Stolpern, Rutschen und Stürzen die häufigsten Ursachen der uns gemeldeten Arbeitsunfälle. Fast die Hälfte aller uns gemeldeten Unfälle gehen auf dieses Konto.

Allerdings wissen wir heute noch zu wenig darüber, wie diese Unfälle zustande kommen. Darum wird der Technische Aufsichtsamt in den kommenden zwölf Monaten sämtliche gemeldeten Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle genauer als bisher auf den Grund gehen. Denn die Unfallanzeige allein sagt nicht genug über die Unfallursache aus. Bekommen Sie also keinen Schreck, wenn Ihr zuständiger Technischer Aufsichtsbeamter bei Ihnen im Betrieb oder an Bord anruft und Fragen zu Ihrer Unfallanzeige stellt. Wir haben einen Fragenkatalog zusammengestellt, in dem z.B. nach der Uhrzeit des Unfalls, nach der Unfallstelle, der Beleuchtung, der Wetterlage, der getragenen Schutzausrüstung und einigen Dingen mehr gefragt wird.

Wir wollen z.B. herausfinden, an welchen Stellen die meisten SRS-Unfälle entstehen, um welche Tageszeit gehäuft Unfälle auftreten, welchen Einfluss Beleuchtung und Bodenbeschaffenheit haben usw. Nur dann können wir wirksame Maßnahmen zur Verhütung solcher Unfälle entwickeln.

Den erhobenen Zeigefinger Ihres Technischen Aufsichtsbeamten oder andere negative Folgen der Befragung brauchen Sie nicht zu fürchten. Wir wollen kein Verhalten kritisieren. Nur wenn wir genaue und wahrheitsgemäße Angaben erhalten, können wir erfolgreich an der Verringerung der Zahl der SRS-Unfälle arbeiten. Antworten sie also frei von der Leber weg, sie helfen uns und letztlich auch Ihren Mitarbeitern und sich selbst.



Geschützte Aufstellung der Propangasflaschen.

Brennerdüsen nur original austauschen

Nur so ist die Verbrennung vollkommen

Flüssiggasanlagen müssen durch zugelassene Einrichter eingebaut werden. Bestandteil der Flüssiggasanlagen sind auch die Verbrauchsgeräte. Instandsetzungen an den Verbrauchsgeräten müssen ebenfalls durch die Einrichter oder durch von den Herstellern der Verbrauchsgeräte autorisierten Kundendienst durchgeführt werden.

Die Verbrauchsgeräte werden von den Herstellern grundsätzlich als sogenannte „Allgasgeräte“ hergestellt und vertrieben. Diese Geräte können entweder mit Stadtgas, Erdgas oder auch mit Flüssiggas (Propan/Butan) betrieben werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass sowohl der Brennwert als auch der Betriebsdruck der verschiedenen Gase unterschiedlich sind.

Um bei jeder Gasart am Brenner die gleiche Leistung bei einer vollkommenen Verbrennung zu bekommen, werden mit jedem „Allgasgerät“ für die jeweilige Gasart passende Brennerdüsen mitgeliefert. Bei dem Einbau des Gerätes setzt dann der Einrichter die entsprechende Düse in den Brenner ein. Diese Düsen regeln auf Grund ihres Durchmessers in Verbindung mit dem Einstellglied oder dem Temperaturfühler den für die Leistung am Brenner erforderlichen Gasdurchsatz.

Die Brennerdüse hat einen wesentlichen Anteil an einer

sauberen Verbrennung. Auf Grund des hohen Brennwertes von Propan und dem vorgeschriebenen Betriebsdruck von 50 mbar ergeben sich für mit Flüssiggas betriebene Verbrauchsgeräte sehr kleine Düsendurchmesser.

So beträgt z.B. der Düsendurchmesser für einen Kühlstrahler nur 0,25 mm, also 25 hundertstel mm! Mit dieser Düse findet am Brenner in allen Betriebsstufen eine saubere Verbrennung statt und die CO₂- und CO-Werte liegen unterhalb der nach Norm zulässigen Werte. Schon eine Vergrößerung dieses Düsendurchmessers um nur 7 hundertstel mm auf 0,32 mm bewirkt, dass der CO₂ und, hauptsächlich der CO-Wert, für den Menschen gefährliche Ausmaße annimmt!

Daraus folgt, dass auch der Einrichter oder der autorisierte Kundendienst die Düsen der Verbrauchsgeräte nicht manipulieren darf. Verschmutzte Düsen sollen nicht gereinigt werden, weil dadurch die Gefahr besteht, dass der Düsendurchmesser auf unzulässige Werte erweitert wird.

Verschmutzte Düsen sind von dem Einrichter oder Kundendienst durch neue, original und für das Verbrauchsgerät passende Düsen zu ersetzen. Dies ist z.B. auch in den Betriebsanweisungen verschiedener Hersteller vermerkt.

Auch für Passivraucher besteht ein Krebsrisiko

Manche nehmen es schulterzuckend hin, andere fühlen sich massiv belästigt und fürchten Gesundheitsgefahren. Es geht um das heikle Thema des Passivrauchens. Als Raucher fühlen Sie sich jetzt nicht angegriffen, und als Nichtraucher nicht bestätigt oder emporgehoben – hier soll rein sachlich einmal erläutert werden, was Passivrauchen bedeutet und was die Medizin heute über die Gefahren weiß.

Die wichtigste Ursache für die Belastung der Innenraumluft mit Schadstoffen, so erklärt der Arbeitsmedizinische Dienst der BSBG, ist Tabakrauch. Früher nahm man an, dass nur der aktive Raucher sich schädigt. Diese Auffassung muss man heute aufgrund neuerer Untersuchungen korrigieren: Auch Passivrauch, also der vom Nichtraucher mit der Atemluft unfreiwillig eingeatmete Tabakrauch, hat gesundheitliche Auswirkungen. Diese gehen über eine reine Belästigung hinaus.

Etliche Studien aus den letzten Jahren haben sich mit den möglichen Gesundheitsrisiken durch Passivrauchen beschäftigt. Tabakrauch ist eine der wichtigsten Quellen für die Schadstoffbelastung von Innenräumen. In den mehr als 4.000 Substanzen des Rauchs sind allein 40 erweisenermaßen Krebs erzeugende Stoffe.

Rauch in der Raumluft setzt sich zusammen aus:

1. Nebenstromrauch, der von der glimmenden Zigarette in Rauchpausen entströmt. Dieser Nebenstromrauch unterscheidet sich qualitativ nur gering von dem Hauptstromrauch. Da aber der verbrennende Tabak in den Zupausen ein vierfach größeres Volumen an Nebenstromrauch erzeugt, macht dieser fast 85 Prozent des Rauchs in Nebenräumen aus. In ihm sind vor allem flüchtige Inhaltsstoffe in bis zu 100-mal

höherer Konzentration enthalten.

2. Hauptstromrauch, d. h. dem Rauchanteil, den Raucher ein- und wieder ausgeatmet haben. Wie viele Schadstoffe dieser nach dem Ausatmen noch enthält, hängt von der Art des Rauchens ab. Seine Rolle im Vergleich zum Nebenstromrauch ist eher nebensächlich.

Als akute Wirkungen können bei längerem Aufenthalt in Räumen mit viel Rauch (Qualm) Bindehautreizungen des Auges, Kopfschmerzen, Husten, Übelkeit, Halsschmerzen, Heiserkeit und Schwindelsymptome auftreten. Diese akuten Auswirkungen

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



gen können aber bei Allergikern oder Patienten mit Atemwegserkrankungen bedeutend stärker ausfallen.

Zu den langfristigen Wirkungen auf die Atemwege lässt sich sagen: Nach neuen Studien ist ein direkter Zusammenhang zwischen Passivrauchen und verschiedenen Atemwegserkrankungen belegt – vor allem bei Säuglingen und Kleinkindern. Kinder von rauchenden Eltern laufen verstärkt Gefahr, an Husten, Bronchitis, Asthma und Mittelohrentzündungen zu erkranken bzw. bestehende Krankheitsbilder dadurch zu verstärken. Auch bei Erwachse-

nen haben Untersuchungen dosisabhängige Zunahmen von Lungenerkrankungen ergeben. Sie weisen auch auf eine Zunahme von chronischen, entzündlichen Atemwegserkrankungen hin, die im Vergleich zu nicht betroffenen Nichtrauchern statistisch signifikant ist.

Zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen kann man sagen, dass die Ergebnisse mehrerer Studien sowie zahlreiche Laborexperimente den Zusammenhang zwischen Passivrauchen und dem Risiko von solchen Krankheiten bestätigen.

Zuletzt muss man sagen, dass die krebserzeugende Wirksamkeit von aktiv inhaliertem Tabakrauch lange bekannt ist. Untersuchungen der letzten Jahre haben ein krebserzeugendes Risiko auch für Passivraucher bestätigt. Seit 1998 ist Passivrauch von der MAK-Kommission als krebserzeugend eingestuft. Gerade im Nebenstromrauch befinden sich aufgrund der unvollständigen Verbrennung hohe Anteile an Krebs erzeugend wirkenden Substanzen wie z.B. Nitrosamine und Benzo(a)pyrene. Bei mehrstündigem Aufenthalt in stark verräucherten Räumen können daher auch Nichtraucher Mengen an Kanzerogenen (krebserregenden Stoffen) aufnehmen, die denen des Rauchens mehrerer Zigaretten entsprechen. Bislang befassen sich über 30 Studien mit dem kanzerogenen Risiko bei Passivrauchern. Eine zusammenfassende Bewertung zeigt eine Erhöhung des Lungenkrebsrisikos durch Passivrauchen um etwa 30-40 Prozent gegenüber nicht betroffenen Nichtrauchern.

Alle dargestellten Veränderungen gelten in deutlich erhöhtem Risiko für den aktiven Raucher. Insbesondere das Krebsrisiko und die Auswirkungen auf die Gesundheit im Alter sollte man bedenken.

Schneller Rat am Telefon Anruf ersetzt nicht den Arztbesuch

In der vergangenen Ausgabe hatten wir über die Telefon-Hotline, Teledoc, der GEK berichtet. Versicherte anderer Kassen wollten wissen, ob auch ihre Krankenkasse einen entsprechenden Service anbietet. Sie können beruhigt sein, auch andere große Krankenkassen bieten ihren Versicherten den Service einer telefonischen Hotline an. Die Stiftung Warentest hat 15 Telefonhotlines gesetzlicher und privater Krankenversicherer und einen kommerziellen Anbieter getestet. Beim Service kamen die Hotlines dabei weitgehend gut weg. Die Gesprächsatmosphäre wurden laut Stiftung Warentest als angenehm empfunden, die Informationen waren verständlich, es kam selten zu Unterbrechungen.

Etwas weniger einheitlich waren die Ergebnisse bei der Beurteilung der medizinischen Fragen. Bei einigen der Hotlines wurden die medizinischen

Auskünfte durchweg als gut bewertet, andere wiesen deutliche Schwächen auf. Auch bei Fragen nach Kosten zum Beispiel für Impfungen oder Hilfsmittel konnten nicht immer befriedigende Antworten gegeben werden, was daran liegt, dass die Hotlines zwar von medizinischem Fachpersonal, aber nicht unbedingt von Versicherungsfachleuten der Krankenkassen betrieben werden.

Die Krankenkassen weisen darauf hin, dass ein Anruf bei der Hotline nicht den Arztbesuch ersetzt. Es findet keine Untersuchung statt und die Mitarbeiter der Hotlines dürfen keine Diagnosen stellen, sondern nur allgemeine Fragen beantworten. Das Angebot ist also ein ergänzender Service der Versicherungen, bei dem kleinere Fragen beantwortet werden oder der hilft auf den Arztbesuch vorzubereiten oder Fragen klärt, die nach einem Arztbesuch offen geblieben

sind. Manche rufen auch an, weil sie eine zweite Meinung hören wollen, oder weil sie die Anonymität eines Telefongesprächs nutzen, um Fragen anzusprechen, deren Beantwortung ihnen von Angesicht zu Angesicht peinlich wäre.

Für die Mitglieder der Krankenkassen ist der Service kostenfrei, es fallen nur die Telefonkosten an. Der Anrufer muss nur seine Versicherungsnummer angeben. Ist sie nicht zur Hand helfen manchmal auch Namen und Geburtsdatum, um sich auszuweisen, schreibt die Stiftung Warentest. Bei kommerziellen Hotlines fallen dagegen Kosten an. Wenn sie wissen wollen, ob ihre Krankenkasse diesen Service bietet, dann schauen sie in die Mitgliederzeitschrift oder rufen Sie bei der zuständigen Geschäftsstelle an.

Wer sich für den ganzen Test der Medizin-Hotlines interessiert, kann ihn in der Zeitschrift 8/2002 nachlesen.

„Bodytravel“: Duisburger Werft baute schwimmendes Museum

Gelbe Wasserraupe zeigt Nervennetze und Geheimnis der Gefühle

„Bodytravel“ – ein Schiff schwimmt als Museum seit April auf deutschen Flüssen. Der von der Duisburger Triton-Werft umgebaute Spezialleichter (65 Meter lang) zeigt die Ausstellung „Reise in den menschlichen Körper“, bei freiem Eintritt von der Deutschen Krankenversicherung DKV zusammen mit dem Deutschen Hygiene-Museum präsentiert.

In fünf Abteilungen erfahren Besucher, wie es im Inneren des Menschen aussieht. Stationen waren bisher Berlin, Köln, Frankfurt Hamburg, Stuttgart, Mannheim, Würzburg, Dresden und Düsseldorf. Endstation ist am 11. Oktober in München, wo die Expedition bis zum 9. März 2003 im Siemens-Forum gezeigt.

Anlässlich ihres 75. Geburtstags verlängerte die DKV ihre seit fünf Jahren laufende Partnerschaft mit dem DHG bis 2006. Insgesamt fördert die Krankenversicherung das Museum mit fünf Millionen Euro.

Den Auftakt der Expedition in den Körper bildet die Abtei-

lung „Mimik und Gestik“. Hier wird gezeigt, wie das Gehirn aus optischen Reizen ein Gesamtbild formt, Besucher können an der „Emotionswand“ ihre Menschenkenntnis testen.

Die Macht der Moleküle verdeutlicht in der zweiten Station, wie Hormone unsere Gefühle steuern. Ein Spiel mit Farben und Assoziationen, eine Flüsterwand und der „Emotiomat“ mit (fingierten) Treue-

Treuepillen und Wutpillen

Glücks- und Wutpillen bieten Überraschungen. Lern- und Erinnerungsvermögen stellt die dritte Abteilung dar. Ein überdimensionales Netzwerk des Gehirns illustriert diese Prozesse. symbolisch im vierten Teil erklärt eine Lichtinstallation die E-nergie des Herzens medizinisch. Den Ausklang bildet die Abteilung über biologische Rhythmen, Teilungs- und Alterungsprozesse.



Der besonders tragfähige Schiffstyp sieht von weitem aus wie eine gelbe Wasserraupe.



„Bodytravel“: Der schwimmende Körper zeigt im Inneren Zellen, Nervensystem und Motorik des menschlichen Körpers. Das grellgelbe Schiff, ein auf der Duisburger Triton-Werft umgebaute Spezial-Leichttransporter, geht im Oktober in München vor Anker.



Gestik und Mimik des Menschen sind Thema der ersten Station auf der Reise durch den Körper.



Abteilung „Nervennetze“: Hier arbeiten Neuronen. Gedanken und Gefühle sind auch hier zu Hause.



Der Rohbau steht aber die Feinarbeiten bis zur Ausstellungseröffnung in Berlin hatten es in sich.

Als Riffler die Bar betrat, wäre Karl fast vom Hocker gefallen. Fred erkannte Riffler ebenfalls und wurde rot vor Wut. Schnell verzogen sie sich in den dunklen Hintergrund der Bar.

„Wie kommt der Hund nach München?“ zischte Fred Karl zu. „Weiss ich nicht“, antwortete Karl, „aber er hat seinen Spezialkoffer bei sich!“

Sechs Monate lang waren ihre Gedanken ausschließlich um diesen Koffer gekreist – damals, vor fünf Jahren! Auf der immerwährenden Suche nach Geld, waren sie eines Tages auf Riffler gestossen, dessen Aufgabe es war, zweimal in der Woche einen Geldtransport von der Hauptpost zur Bank durchzuführen.

Eines Tages hatten sie dann einen Wagen gemietet und waren vor Riffler hergefahren. Der Weg von der Hauptpost zur Bank führte auch durch eine menschenleere Gasse. Hier liess Fred, der den Wagen steuerte, Riffler dicht herankommen, und trat dann mit aller Kraft auf die Bremse. Riffler fuhr, genau wie sie berechnet hatten, auf. Blech knisterte, Fred und Karl sprangen auf die Straße. Fred riss die linke Tür, Karl die rechte von Rifflers Wagen auf. Fred schlug Riffler mit einem Schraubenschlüssel heftig auf den Kopf, Karl ergriff den prall gefüllten Spezialkoffer, und in weniger als einer Minute sassen sie wieder in

ihrem Wagen, Fred gab Vollgas. Aber sie kamen nicht weit. Nach zehn Metern Fahrt schleuderten sie unvermittelt nach rechts und prallten gegen eine Laterne. Fred fluchte: „Verdammt, er schiesst!“

Sie duckten sich, Fred liess sich links auf die Straße fallen, Karl mit dem Koffer rechts. Fred kroch dann um den Wagen herum zu Fred. Nebeneinander lagen sie eine Weile auf den feuchten Steinen. Schließlich rief Karl: „Auf und weg!“. Sie sprangen gleichzeitig auf, aber da knallte es wieder, Karl verspürte einen dumpfen Schmerz im Oberschenkel, laufen konnte er nun nicht mehr. Wieder lagen sie flach, zwischen sich den Koffer und konnten nur noch warten. Endlich hörten sie Schritte, eine Hand griff nach dem Koffer und Riffler, dessen Gesicht voller Blut war, sagte: „Pech gehabt, Ganoven.“

Bald kam dann die Polizei, und nachdem ihre Verwundungen ausgeheilt waren, machte man ihnen den Prozess. Riffler trat als Zeuge auf. Er war ein Mann mit eisernen Nerven, die Post hätte keinen besseren Kassenboten finden können.

Nach der Verkündigung des Urteils – fünf lange Jahre! – sprang er wütend auf und rief: „Die Strafe ist zu niedrig!“

Das, wie gesagt, lag lange zurück.

Und jetzt sassen Fred und Karl in dieser Bar. Seit ihrer Ent-



Fahrensmann-Krimi

Ein interessanter Urlaub

PHILIPP WIEBE

lassung waren sie nicht mehr vom rechten Weg abgewichen, acht Stunden täglich arbeiteten sie auf dem Bau. Nur die regelmäßigen Barbesuche konnten sie sich nicht abgewöhnen.

Riffler sass an einem Tisch nahe der Tanzfläche. Ein dickes blondes Mädchen hatte sich zu

ihm gesellt. Die beiden tranken französischen Champagner. Manchmal tanzte Riffler auch mit dem Mädchen, dabei trug er seinen Spezialkoffer in der linken Hand.

„Wetten, dass da Zaster drin ist!“ sagte Fred.

„Quatsch“, sagte Karl, „Riffler würde nie mit einem

gefüllten Koffer in eine Bar gehen und sich vollaufen lassen! Riffler nicht!“

„Und wenn er das Geld unterschlagen hat?“ sagte Fred. Karl blickte ihn ungläubig an. „Überleg doch mal“, fuhr Fred eifrig fort, „von Hamburg nach München macht man keine Geldtransporte. Dazu ist die Bank da. Riffler hat der dauernden Versuchung einfach nicht mehr widerstehen können. Er ist auch nur ein Mensch. Meinst du, ein Postbeamter könnte sich den teuersten Champagner leisten? 450,- Mark die Pulle? Ich wette, er geht morgen über die Grenze.“

Das schien einleuchtend, Karl war auf einmal sicher, dass Fred mit seiner Vermutung recht hatte. „Wenn wir ihm jetzt draussen auflauern, können wir ihm den Koffer in aller Ruhe abnehmen“, sagte er.

Kurz bevor die Bar schloss, drückten sie sich hinaus. Nur wenig später erschien Riffler auf der Straße, den rechten Arm um die füllige Taille der Blondine geschlungen, in der linken Hand den Spezialkoffer.

Karl schlug zu. Mit der nackten Faust. Das Mädchen schrie wie am Spiess. Fred schnappte sich den Koffer, und sie rannten los.

Nie in ihrem Leben waren sie so gerannt!

In ihrer kleine Wohnung warfen sie sich erstmal keuchend auf die Betten. Dann

öffnete Fred ohne Mühe – er hatte seine Fertigkeit noch nicht eingebüsst – das Schloss des Koffers, klappte erwartungsvoll den Deckel zurück – und erstarrte.

Zu ihrem Entsetzen fanden sie nicht die erhofften Bündel blauer und brauner Banknoten, sondern einen Anzug, ein Oberhemd, Socken, Taschentücher, Waschzeug und ein großes Blatt Papier, auf dem geschrieben stand: „Fünf Jahre waren zu wenig!“

Sie blickten sich wie betäubt an. „Verdammt!“ sagte Karl, „er hat uns reingelegt!“ Und da schellte es auch schon an ihrer Wohnungstür. Sie wußten sofort, wer sie besuchen wollte. Sie rührten sich nicht. Die Tür wurde gewaltsam aufgebrochen und kurz darauf trat Riffler ins Zimmer. Zwei Polizisten und die Blondine folgten ihm.

Riffler grinste zufrieden. Er zeigte den Polizisten seinen Koffer, die Blondine bestätigte, dass Fred und Karl Riffler angegriffen und den Koffer geraubt hatten. Sie leugneten nicht.

„Genau diesen Verlauf habe ich vorausgerechnet“, sagte Riffler befriedigt, als die Handgelenke um ihre Handgelenke schnappten. „Mein Urlaub gestaltete sich dadurch zwar interessant, aber nicht sehr erholsam...“

Er rieb sich die geschwellene linke Schläfe.