

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

Für den Müll ist nicht überall Platz

Wer auf einem Binnenschiff unterwegs ist, der hat dort nicht nur seinen Arbeitsplatz. Ladung aufnehmen, transportieren und löschen ist ja nicht alles, was auf dem Schiff passiert. Auf dem Gütermotor- oder Tankschiff oder Schubboot lebt die Besatzung, hier werden die Mahlzeiten eingenommen und ein Großteil der Freizeit verbracht. Und wo bleibt der Müll, der zu diesem Alltag unweigerlich dazu gehört?

Die Fahrenleute wissen darauf oft keine Antwort. „Im Hafen oder an Schleusen finden wir häufig keine Müllcontainer. Oder sie sind zu weit entfernt“ ist eine Klage, die oft bei der BSBG „abgeladen“ wird. Dann wird der Müll an Bord gesammelt, und das ist unpraktisch, weil die Menge mit jedem Tag Fahrt größer wird. Außerdem leidet darunter die Hygiene. Wer möchte denn zu Hause mehrere Säcke mit Küchenabfällen stehen haben? Der übliche Abfall aus Küche und Wohnung stellt nur die eine Seite des Problems dar. Auch Ölbehälter, die leeren Farbeimer und andere Arbeitsabfälle, vielleicht auch einmal ein Brett, müssen irgendwo von Bord. Ölgebilde und ölhaltige Lappen sind bei den Bilgenentölnungsbooten zu entsorgen, aber wohin sollen die vielen anderen Dinge? Es darf doch heute nicht mehr sein, dass der Schiffer hofft, irgendwo in einem Hafen, wo er sich besonders gut auskennt, einen Abfallcontainer aufzustöbern. In vielen Häfen sind die Abfall-

container in der Nähe der Hafentäler, damit kein „Unbefugter“ seinen Müll dort entsorgt. Der „Fahrensmann“ fragte nach. Müllbeseitigung? Da zeigte sich nicht jede Hafenverwaltung oder jede Behörde so auskunftsbereit wie das Wasser- und Schifffahrtsamt in Duisburg-Meiderich. Der Leiter konnte uns berichten, dass an allen Liegestellen und Schleusenbereichen des Zuständigkeitsgebietes, also am Wesel-Datteln-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal, gleich mehrere Abfallcontainer stehen würden, die die Binnenschiffer benutzen können. In Oberhausen, Friedrichsfeld/Hünxe oder im Dattelner Liegehafen, hier seien immer mehrere Müllbehälter „gut zugänglich“. Dort wo es noch nicht klappt, sollte man auf konstruktive Hinweise der Fahrenleute hin einmal über schnelle Abhilfe nachdenken. Denn das Binnenschiff ist eben nicht nur ein Transportmittel, sondern auch der Lebensort von Tausenden Menschen.

Qualifizierung von Binnenschifferinnen

Ein neues Qualifizierungsprojekt des Rhein-Ruhr-Instituts in Duisburg wendet sich an Frauen in der Binnenschiffahrt. In einem 14 Monate dauernden Lehrgang sollen Frauen für die Tätigkeit in der Binnenschiffahrt qualifiziert werden. Inhalte des Lehrgangs sind: Kaufmännisches Grundwissen, Marketing, Recht, logistische Zusammenhänge, Qualifizierung im Bereich neue Medien.

Die Lehrgangsinhalte werden zum Teil im Fernstudium, zum Teil aber auch in Präsenzphasen vermittelt. Die Qualifizierungsmaßnahme soll mit einem Zertifikat abschließen, das voraussichtlich den Berufszugang zur Binnenschiffahrt erfüllen wird.

Angeboten wird die Maßnahme vom Rhein-Ruhr-Institut in Duisburg. Interessentinnen erhalten weitere Informationen unter: 02 03-36 30 330.

Aus dem Inhalt:

- Sitzung der Vertreterversammlung
- Gesunde Ernährung
- Neues Beitragsausgleichsverfahren
- Rückgang der Unfallzahlen

Frohe Weihnachten



und einen guten Rutsch in ein gesundes 2003 wünscht allen Lesern die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und die Redaktion des Fahrensmannes.

Haushalt mit 6,6 Millionen Euro gestützt Vertreterversammlung der BSBG genehmigt Plan 2003

Der Haushalt steht. Am 26. November hat dazu die Vertreterversammlung, das oberste paritätisch mit Vertretern der Versicherten und der Arbeitgeber besetzte Organ der BSBG, in öffentlicher Sitzung im „Haus Rhein“ in Duisburg getagt.

Auf der Tagesordnung stand vor allem die Entscheidung über den Haushalt für das Jahr 2003. Nachdem der Haushaltsentwurf vom Vorstand am 15. Oktober 2002 ausführlich diskutiert worden war, befassten sich auch die Mitglieder der Vertreterversammlung in

ihren Vorbereitungen eingehend mit den Finanzplanungen. Einstimmig genehmigte die Vertreterversammlung abschließend den Haushaltsplan mit einem Gesamtvolumen von ca. 22,4 Mio. €.

**Gesamthöhe
22,4 Mio. €**

Um den Beitrag auch für das Jahr 2003 stabil zu halten, stehen der BSBG die Mittel aus dem üblichen Unterstützungs-

fonds zur Verfügung, der bei der BGF verwaltet wird.

Die Gewerbevertreter berieten in dieser Sitzung auch über die Erweiterung des berufsgenossenschaftlichen Lastenausgleichs für weitere, von erheblichen Strukturanpassungsmaßnahmen betroffene Unfallversicherungsträger.

Weitere Themen waren die Überprüfung des Gefahrtarifs für die Fahrgastschiffahrt sowie Veränderungen beim Beitragsausgleichsverfahren. Näheres siehe dazu im Heftinneren.

Das Wasser strömt durch die Kanalbrücke

Wasserstraßenkreuz Magdeburg: Weiterer Bauabschnitt beendet. Eröffnung im Herbst 2003 geplant

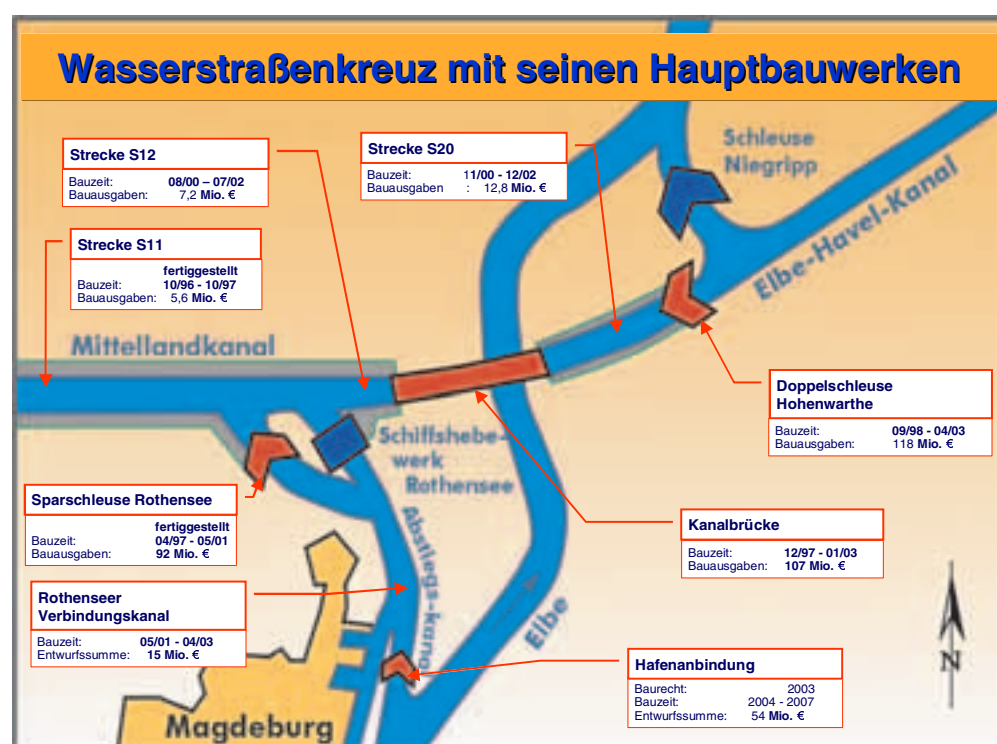
Am Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg geht es in großen Schritten weiter. Das Bundesverkehrsministerium hat am 15. Oktober den Startschuss für die Flutung der Kanalbrücke über die Elbe gegeben. Durch das Ziehen einer Schütztafel konnte damit das Wasser vom Mittellandkanal aus in die fast fertiggestellte Kanalbrücke fließen: ein wesentlicher Schritt zur Fertigstellung des gesamten Wasserstraßenkreuzes. Der 24 000 Tonnen schwere Stahltrög musste dann beweisen, dass er hält. Für alle beteiligten Bauleute war es die spannendste Phase des gesamten Baus.

In diesem Sommer konnte bereits der westlich liegende Streckenabschnitt vom Schiffshebewerk bis zur Kanalbrücke fertig gestellt und geflutet werden. Nach der Flutung der Kanalbrücke wird zum Ende des Jahres der östliche Kanalabschnitt zwischen der Kanal-

brücke und der Doppelsparhschleuse in Hohenwarthe mit Wasser gefüllt. Ab Mai nächsten Jahres soll das Wasser, wenn alles planmäßig weiterläuft, auch in die Doppelsparhschleuse rauschen, die die Verbindung zum Elbe-Havel-Kanal nach Berlin herstellt. Nach einer intensiven Testphase dieser Schleuse ist das Wasserstraßenneubauamt Magdeburg als Bauherr optimistisch, dass die feierliche Verkehrsfreigabe des gesamten Wasserstraßenkreuzes im September oder Oktober 2003 stattfinden kann.

Das Wasserstraßenkreuz hat eine lange Vorgeschichte. Bereits 1919 gab es erste Entwürfe und vor dem zweiten Weltkrieg konkrete Planungen einer Verbindung des Mittellandkanals mit dem Elbe-Havel-Kanal.

Im Mai 1937 begannen die Bauarbeiten an der Kanalbrücke. Zu Beginn des Kriegs-



jahres 1941 wurden die Bauarbeiten aufgrund Material- und Arbeitskräftemangels eingestellt und seitdem nicht wieder aufgenommen.

Von den Bauarbeiten zeugen bis 1997 die alten Bauwerksteile im Elbvorland und in der Elbe. Fertiggestellt waren die beiden Widerlager, vier Bögen der Flutbrücke, sieben Pfeiler im Vorlandbereich und die Strompfeiler. Alle Konstruktionen wurden für die damals vorgesehene Trogbreite von 30,50 m bei einer Wassertiefe von 2,75 m ausgelegt.

Die Werksfertigung des Stahlüberbaus erfolgte zu einem Drittel in Stahlbaubetrieben aus den neuen Bundesländern. Die Arbeitsgemeinschaft sieht eine Gesamtbauteilzeit von rd. fünf Jahren für die Kanalbrücke über die Elbe vor.

Die Auftragssumme beläuft sich auf rd. 107 Mio Euro.

Hallo Fahrensleute!

Vertrauen zu einem anderen Menschen

Advent und Weihnachten ist nicht nur die Zeit leckeren Essens und Trinkens, sondern ebenso die Zeit der Gemeinsamkeit, der Geselligkeit. Das ist gut so, schließlich war Weihnachten nicht immer das Fest, an dem der Konsum im Vordergrund stand.

Geselligkeit ist schön und wichtig für uns Menschen. Sie kann aber auch zum Problem werden. Nämlich dann, wenn man sich ausgeschlossen fühlt. Oder wenn man selbst niemanden hat, mit dem man die Geselligkeit pflegen kann. Dann fühlt man sich schnell einsam, missverstanden, nicht dazu gehörig.

Es gibt Menschen, die sich aufgrund einer besonderen Lebenssituation so fühlen. Bei anderen ist es eher ein Dauerzustand. Und man kann sich einsam und allein fühlen, obwohl man mitten unter Menschen ist. Eben weil man sich nicht verstanden fühlt, weil man ein Problem hat und nicht weiß, wem man sich anvertrauen kann.

Verschiedene Ereignisse des vergangenen Jahres haben gezeigt, dass davor niemand gefeit ist. Da gibt es Jugendliche aus „ordentlichen“ Familien, bei denen die Eltern es nicht mitbekommen, dass das eigene Kind ein Problem mit sich herum-schleppt und sich nicht traut, mit seinen Eltern darüber zu sprechen. Oder die Gesprächsbasis ist verlorengegangen, so dass man in den Eltern nicht die richtigen Ansprechpartner für die eigenen Probleme sieht.

Oder es fehlen Freunde, Ansprechpartner. Andere mögen sich mit ihren Problemen schämen, damit zu Bekannten oder Verwandten zu gehen.

Und manchmal sieht man als Eltern, Freundin oder Arbeitskollege, dass jemand Probleme hat und schafft es dennoch nicht, an den anderen heranzukommen. Man traut sich nicht, ihm Hilfe anzubieten, weil man sich nicht einmischen will, weil man die Privatsphäre des anderen respektiert oder weil man sein Vertrauen nicht gewinnen kann.

Manchmal, zum Beispiel bei Alkohol- oder Drogenprobleme, bei Schwierigkeiten in der Partnerschaft oder in der Erziehung kann man als Laie auch nicht viel helfen. Da sind dann eher Profis gefragt. Aber



man kann dadurch helfen, dass man den Betroffenen Hinweise gibt, wo er solche Hilfestellung erhalten kann. Vielleicht kann man auch mit einem Anruf behilflich sein, einen Termin ausmachen oder mitgehen zu einer Beratungsstelle.

Die Beispiele sind nicht typisch für die Binnenschifffahrt, sondern schlicht menschlich. Aber es gibt solche Situationen auch in der Binnenschifffahrt. Schiffsführer, die ihren Mitarbeitern oder Schiffsjungen gern bei einem Problem helfen würden, es aber nicht können, weil der Mitarbeiter doch nicht mit dem „Alten“ über seine per-

sönlichen Probleme reden möchte oder weil man persönliche Probleme nicht mit dem Vorgesetzten besprechen kann.

Aber auch für alle in der Schifffahrt, denen es so geht und die nicht immer auch noch genau erklären wollen, warum bestimmte Dinge in der Schifffahrt anders sind, als an Land, gibt es in der Schifffahrt kompetente Adressen. Ein Beispiel sind die Stationen und Gemeinden der Evangelischen und Katholischen Binnenschifferseelsorge. Dort hat man ein offenes Ohr und ein Telefon, mit dem man weiterhelfen kann, etwa wenn es um den Kontakt zu einer bestimmten Selbsthilfegruppe geht. Aber man hört auch selbst zu; packt, wo es nötig ist, selbst mit an, indem man ein bestimmtes Medikament besorgt oder jemanden von Bord zum Zahnarzt bringt, indem man bei Kranken einen Besuchsdienst organisiert oder oder.

Und in der Advents- und Weihnachtszeit geht auch in diesem Jahr wie in den vergangenen Jahren die Einladung an alle, die diese Zeit nicht allein verbringen wollen.

Wenn Sie schon wissen, wo Sie Weihnachten verbringen und nicht bei Ihrer Familie oder bei Freunden sein können, erkundigen Sie sich doch schon einmal bei den Schifferseelsorgern vor Ort, was die für die Weihnachtstage anbieten, vielleicht ist etwas für Sie dabei.

In diesem Sinne eine frohe Advents- und Weihnachtszeit

Regine



Der 35 m lange Ponton der Firma OHF ist jetzt mit Bagger und Ramme bereits im Arbeitseinsatz.

Stapellauf für Stelzenponton

Schwimmende Einheit übernimmt Arbeiten im Hafen Kehl

Mit dem Stapellauf des neuen Stelzenpontons „OHF 160“ hat die in Au am Rhein ansässige Wasserbaufirma OHF Hafen- und Flussbau GmbH ihren Bestand weiter vergrößert. Zu Wasser gelassen wurde der Stelzenponton auf der Schiffswerft Karcher in Freistett.

Der Ponton hat eine Länge von 35,0 m und eine Breite von 10,5 m. Er ist mit drei Hydraulikstelzen ausgerüstet und dient laut Firmenangaben als Trägergerät für einen 53 t Seilzugbagger und eine schwere Vibrationsramme. Sie sind ebenfalls neu und wurden für diese Geräteeinheit investiert.

Der Stelzenponton erledigte seine erste Arbeit bei einer Großbaumaßnahme im Hafen Kehl. Danach wird das Gerät nach Angaben der Firma OHF Projekte auf dem Rhein, Neckar, Main und Mosel begleiten. Der Mannschaft steht an Bord eine moderne Unterkunft zur Verfügung.

Übergangsvorschriften haben bald ausgedient

Regelung für Einbau von Komponenten zur Tankbefüllung

Für Heizöltanks von Gebäuden gibt es sie schon seit langem, auch in der Tanksschifffahrt sind sie vorgeschrieben. Gemeint sind technische Sicherungen gegen ein Überfüllen und Überlaufen eines Tanks. Vor drei Jahren hat der Gesetzgeber auch für den Befüllungsvorgang der Brennstofftanks an Bord entsprechende Vorschriften erlassen. Die Übergangsvorschriften für den Einbau der verschiedenen Komponenten laufen am 31. Dezember 2002 und am 31. Dezember 2003 aus.

Üblich ist in der Tankschifffahrt, dass die Befüllung bei einem Stand von 97,5 Prozent landseitig unterbrochen wird. Wir beginnen bei den Übergangsvorschriften mit der RheinSchUO § 8.05 Nr. 6, wo es heißt:

„Füllrohre für Brennstofftanks mit Ausnahme der Tagesverbrauchstanks müssen von Deck ausgehen. Füllrohre müssen mit einem Anschlussstutzen entsprechend der europäischen Norm 12 827 versehen sein.“

Diese Tanks müssen ein Entlüftungsrohr haben, das oberhalb des Decks ins Freie führt und so eingerichtet ist, dass kein Wasser eindringen kann.

Der Querschnitt dieses Entlüftungsrohrs muss mindestens das 1,25fache des Füllrohrquerschnitts betragen. Sind Tanks für flüssige Brennstoffe miteinander verbunden, muss der Querschnitt der Verbindungsleitung mindestens das

1,25fache des Füllrohrquerschnitts betragen.“

Um diese Forderung zu erfüllen, kann an Bord ein Adapter benutzt werden, der mit der Decksverschraubung und dem Schnellverschluss nach EN 12 867 verbunden ist. Der Rohrdurchmesser des Entlüftungsrohrs muss mindestens das 1,25fache gegenüber dem Adapter betragen. Die Übergangsfrist endet am 31. Dezember 2002.

Zugelassene Grenzwertgeber

Außerdem gilt RheinSchUO § 8.05 Nr. 10 und 11. Da heißt es (Nr. 10): „Brennstofftanks müssen durch geeignete technische Einrichtungen an Bord... gegen Austritt von Brennstoff während des Bunkerns gesichert sein.“ Und weiter: „Wird von Bunkerstellen, die durch

eigene technische Einrichtungen einen Austritt von Brennstoff an Bord während des Bunkerns verhindern, Brennstoff übernommen, entfällt die vorgenannte Ausrüstungsvorschrift nach Nr. 11.“

(Nr. 11) „Sind Brennstofftanks mit einer automatischen Abstellvorrichtung ausgerüstet, müssen die Messfühler bei einem Tankfüllungsgrad von 97 Prozent den Füllvorgang unterbrechen (...).“ Es folgen Angaben zum Messfühler und der Kupplungssteckvorrichtung, die in dem genannten Regelwerk nachgesehen werden können.

Die Bunkerboote und -stellen müssen aber mit einem Gegenstück zur Überfüllsicherung ausgerüstet sein, wie dies für die Boote in der ADNR unter Rn 331 221 (5) c gefordert wird. Für die beiden letztgenannten Vorschriften gilt eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2003.

In der Schifffahrt weiterhin aktuell: Tafel zur Rettung Ertrinkender

In der vergangenen Ausgabe haben wir Ihnen ein neues Erste-Hilfe-Plakat vorgestellt. Es ist zum Einsatz in allen Landbetrieben vorgesehen.

Überall dort, wo die Gefahr des Ertrinkens besteht, ist

weiterhin die Tafel zur Rettung Ertrinkender aktuell. Sie liefert nach wie vor die Hinweise für das richtige Verhalten bei Gefahr des Ertrinkens und ist bei der BSBG erhältlich.

Ehrung für Konsul Becker

Mannheim liegt nicht nur am Rhein, sondern hier wurde 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsakte, die sogenannte Mannheimer Akte, unterzeichnet. Zu Ehren dieses Vertragswerkes wird seit vielen Jahren ein großes Schifffahrtsbankett abgehalten. Außerdem wird seit 1984 Persönlichkeiten, die sich in besonderer Weise um die Rheinschifffahrt verdient gemacht haben, die Rheinschiffahrtsplakette der Stadt Mannheim verliehen. So auch in diesem Jahr, wo die Verleihung im Rahmen des Internationalen Binnenschiffahrtstages 2002 vorgenommen wurde.

Preisträger in diesem Jahr ist Konsul Heribert Becker, der langjährige Vorsitzende des Vorstandes der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Er war zuletzt Vorsitzender des Vorstandes der Lehnkering AG, Vizepräsident des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt und deutscher Delegierter bei der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt. Der Fahrensman und die BSBG gratulieren Konsul Becker recht herzlich zu dieser Auszeichnung.

Günstige Tarife zu den Feiertagen

Die Duisburger Hafen AG bietet auch in diesem Jahr zum Jahreswechsel wieder spezielle Hafengeld-Tarife an. Für Motorgüterschiffe ohne Güterumschlag gelten von Freitag, 20. Dezember 2002, 18 Uhr bis Freitag 27. Dezember, 8 Uhr und von Freitag, 27. Dezember, 18 Uhr bis 2. Januar 2003, 8 Uhr oder für den gesamten Zeitraum der Feiertage besondere Tarife.

Rettung Ertrinkender

Hilfleistender bleibe ruhig! – Hast schadet!

Schwimme den Ertrinkenden von hinten an.

Achtung!

Kragengriff

Schwimme mit Rettungsring

Achtung!

Kragengriff

Schwimme mit Rettungsring

Achtung!

Kragengriff

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft - 47023 Bielefeld - (0521) 3611-111

Im August ertrank:

Jörg Kümmel

(30 Jahre)

am 16. August 2002

WIR TRAUERN MIT DEN HINTERBLIEBENEN!

● **Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren**

● **Präventionsausschuss berät GEK-Studie**

● **Gesunde Ernährung an Bord**

Ernährung ist das A und O

Wenn der „kleine Hunger zwischendurch“ zum großen, nicht mehr aufschiebenden Heißhunger wird, wird eine Schnellrestaurantkette angefahren oder an der Imbiss-Bude wird ein „Bottroper-Gourmet-Teller“ (Currywurst mit Pommes rot-weiß) geordert.

Diesen Versuchungen kann der Binnenschiffer meist nicht erliegen, da es ein „Hamburger drive-in“ für Binnenschiffe noch nicht gibt. Aber ernährt er sich deshalb gesünder?

Seit mit den 230-V-Anlagen auch Kühltruhen und große Kühlschränke an Bord vorhanden sind, haben sich die Möglichkeiten zur Lagerung von Lebensmitteln und somit auch der Zubereitung von Speisen verbessert. Aber mit den besseren Gerätschaften wurden auch die Besatzungen verkleinert und der Leistungsdruck nahm vielfach zu, so dass auf vielen Binnenschiffen trotz aller technischen Möglichkeiten nicht mehr in ausreichendem Umfang Zeit und Mühe für die Zubereitung und den Verzehr der Mahlzeiten zur Verfügung steht.

In den letzten Ausgaben des „Fahrensmann“ wurde regelmäßig über den von der Gmünder Ersatzkasse erarbeiteten Gesundheitsbericht Binnenschiffer berichtet. Zur Umsetzung der darin gewonnenen Erkenntnisse haben die Präventionsabteilung und

der Präventionsausschuss der BSBG eine lange Liste von greifbaren Erkenntnissen aus den Untersuchungen und Befragungen der GEK herausgearbeitet. Neben vielen anderen fiel auch die im Vergleich zu anderen Beschäftigtengruppen überdurchschnittlich hohe Verschreibungsrate an Medikamenten, die die Folgen von falscher Ernährung und zu wenig Bewegung ausgleichen sollen, auf.

In der Sitzung des Präventionsausschusses Anfang Oktober 2002 wurde begonnen, aus den gewonnenen Erkenntnissen konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Gesund-

Gemeinsam mit den Verbänden

heitsschutzes der Besatzungsmitglieder und ihrer Lebenssituation an Bord abzuleiten.

Das Thema „Gesunde Ernährung“ soll dabei nicht ausgespart bleiben. Die hier vorgesehenen Aktivitäten sind vielfältig: Zusammen mit den Verbänden und Vereinigungen will die BSBG über gesunde Ernährung informieren, auch im Fahrensmann.

Gedacht ist auch an Kochkurse speziell für Binnenschiffer. Hier leistet das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homburg ja bereits

in der Schiffsjungenausbildung einen wertvollen Beitrag (siehe Interview auf dieser Seite). Aber auch fachkundige Informationen über die Einhaltung der Kühlkette und die Notwendigkeit der regelmäßigen, bewussten und ruhigen Essensaufnahmen wollen wir weitergeben.

Wir wissen, dass viele Leser des „Fahrensmann“ diese Informationen nicht brauchen, weil bei ihnen gesunde Ernährung täglich gelebt wird. Wir wissen aber auch, dass wir bei vielen Lesern mit diesem Thema auf offene Ohren stoßen. Und wir hoffen, dass wir bei vielen Skeptikern (die vielleicht „zufällig“ zu den Konsumenten teils bedenklicher Mengen an Medikamenten, die eigentlich gar nicht sein sollten, gehören) auf Interesse stoßen und wir diese Menschen zum Mitmachen verleiten können.

Seien Sie gespannt, was wir Ihnen dazu in den nächsten Ausgaben „servieren“. Oft sind es Kleinigkeiten, die bereits mithelfen, die Ernährungsbilanz zu verbessern. Denken Sie nur einmal ans Abendbrot. „Da kann man doch nichts falsch machen“ so die landläufige Meinung vieler. Zugegeben, anbrennen kann da nicht viel, aber bei der Zusammensetzung sollte man liebgewordene Gewohnheiten überdenken. In Deutschland gibt es



Möhren, Gurken, Paprika und Co. sind extrem kalorienarm, aber reich an Stoffen, die eine positive Wirkung auf die Gesundheit haben. Sie sind deshalb eine sinnvolle Ergänzung zu Brotmahlzeiten oder eignen sich zum Knabern zwischendurch.

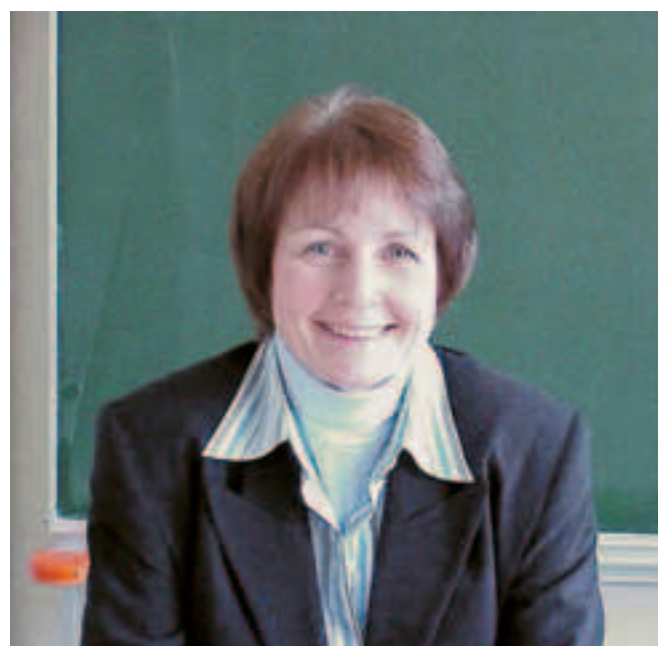
eine reiche Auswahl an Brotsorten. Da darf es zur Abwechslung auch einmal Schwarz- oder Vollkornbrot sein. Und auch beim Belag kann man variieren und nebenbei viel für eine gesündere Zusammensetzung der Mahlzeit tun. Wurst zum Beispiel enthält meist versteckte Fette. Beim Schinken dagegen kann man den Fettrand genau erkennen

und vielleicht sogar abschneiden. Butter unter dem Belag erhöht die Fettbilanz zusätzlich. Wer es nicht trocken mag, der kann zu Senf, Tomatenmark

Gemüse auch roh

oder einem Joghurtaufstrich greifen. Und wer nicht gleich eine Portion Salat machen will,

der schneidet sich eine Tomate in Scheiben oder anderes Gemüse in Sticks oder anderen Knabern – schon hat er sein Abendbrot um Vitamine, Ballaststoffe und sogenannte sekundäre Pflanzenwirkstoffe, die von der modernen Ernährungslehre als wichtig für die Verhinderung von Krankheiten angesehen werden, angereichert. Guten Appetit.



Regina Winterberg unterrichtet neben Verkehrsrecht und Wirtschaftslehre die Bordernährung.



In der Unterstufe gehört Bordernährung zum Wochenplan.

„Wichtig zu wissen, was wir essen“ Interview mit der Lehrerin für Bordernährung, Regina Winterberg

In der Studie der Gmünder Ersatzkasse (GEK) über den Gesundheitszustand der Beschäftigten in der Binnenschiffahrt wurde auch auf die z.T. „schlechte bzw. unausgewogene“ Ernährung eingegangen. Der Fahrensmann befragte dazu die Lehrerin am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg, Regina Winterberg.

Frau Winterberg, Sie sind am Schiffer-Berufskolleg Duisburg angestellt. Welche Fächer unterrichten Sie?

Regina Winterberg: Ich unterrichte seit 15 Jahren am Schiffer-Berufskolleg RHEIN u.a. die Fächer Verkehrsrecht, Informatik, Wirtschaftslehre, Technische Mathematik, Deutsch und Bordernährung.

Bordernährung, damit wären wir direkt beim Thema. Wo glauben Sie, liegen die Unterschiede bei der Ernährung zwischen einem an Land Tätigen und einem Binnenschiffer?

Regina Winterberg: Es gibt m.E. keine gravierenden Unterschiede im Ernährungsverhalten der an Land Tätigen und der Binnenschiffer, sondern die Unterschiede beziehen sich eher auf den Arbeitsrhythmus. Während ein Arbeiter an Land kontinuierlicher körperlicher Anstrengung ausgesetzt ist, ist die Arbeit an Bord von starken Belastungsunterschieden geprägt. Dazu kommen die unterschiedlichen Funktionen an Bord. Ein Schiffsführer, der

mehrere Stunden am Ruder sitzt hat einen anderen Energiebedarf als ein Matrose oder Schiffsjunge, der an Deck schwere körperliche Arbeiten verrichtet.

Können Sie hier aufklären?

Regina Winterberg: Die allgemein bildenden Schulen legen in den letzten Jahren immer weniger Wert auf eine fundierte und qualitativ hochwertige Ausbildung im Bereich Ernährung und Hauswirtschaft. Dies führt u.a. dazu, dass viele Kinder und Jugendliche Fehlernährungen aufweisen und dies hat drastische Folgen für

Unterricht in allen Ausbildungsjahren

deren Gesundheit. In der Binnenschiffahrt gehört die Bordernährung zum festen Bestandteil der Ausbildung. Am Schiffer-Berufskolleg RHEIN wurde vor kurzem die völlig neu eingerichtete Schulküche eingeweiht. Das zeigt deutlich, welchen hohen Wert der Schulleitung auf diesen Ausbildungsinhalt legen. Neben der Nahrungszubereitung in der Schulküche findet auch theoretischer Unterricht in Ernährungslehre statt. Es ist wichtig zu wissen, welche Nährstoffe wir unserem Körper zuführen müssen und welche Auswirkungen diese haben. Auch Mangelerschei-

nungen und deren Vorbeugung werden thematisiert. Mit Mangelerscheinung meine ich dabei nicht nur einen Mangel an Kalorien, sondern auch ein Defizit an bestimmten Inhaltsstoffen, wie z. B. Vitaminen und Mineralstoffen.

Wie sieht es mit den Versorgungsmöglichkeiten und der Lagerung von Lebensmitteln an Bord aus?

Regina Winterberg: Der technische Fortschritt, wie Kühlschränke, Kühltruhen etc. ermöglicht es auch in der Binnenschiffahrt Vorratshaltung zu betreiben. Wer die notwendigen Kenntnisse besitzt, kann sich bei entsprechender Planung sehr gesundheitsbewusst und ausgewogen ernähren. Der Binnenschiffer muss deshalb wissen, wie er seinen Nährstoffbedarf z. B. mit tiefgekühlten Lebensmitteln decken kann, wenn er keine Möglichkeit hat, frische Ware während der Reise einzukaufen.

Der Einzug von Fortschritt und Technik in den Arbeitsablauf hat auch vor der Binnenschiffahrt nicht Halt gemacht. Das Ergebnis ist, viele schwere, körperlich anstrengende Arbeiten wurden dem Personal abgenommen. Dadurch wurden auf der einen Seite übermäßige Belastungen und Unfallgefahren erheblich reduziert, die andere Seite der Medaille ist die nun mangelnde körperliche Auslastung.

Wie muss eine Ernährung aussehen, die auf diese Situation eingeht?

Regina Winterberg: Eine ausgewogene Ernährung zeichnet sich dadurch aus, dass dem Körper so viel Nährstoffe zugeführt werden, wie er zum Erhalt der körpereigenen Funktionen, zur Arbeit und Freizeitgestaltung benötigt. Zu viel Fett und Zucker führen zu Übergewicht, zu wenig Vitamine, Mineralstoffe und Ballaststoffe bedingen einen Leistungsverlust.

Die Auszubildenden kommen aus einer Situation in den Berufsalltag, wo sie zuvor zu Hause gewohnt haben und auch verpflegt wurden. Eine komplett neue Umgebung mit der Maßgabe, sich selbst zu verpflegen erwartet sie nun. Was kann das Schiffer-Berufskolleg leisten, um die Auszubildenden auf diese Situation schnellstmöglich einzustellen?

Regina Winterberg: Die Auszubildenden erhalten in der Unterstufe wöchentlich eine Stunde theoretischen Unterricht im Fach Bordernährung sowie einige Stunden Praxis in der Schulküche. Dort werden Gerichte zubereitet, an denen die Schüler die Grundtechniken der Nahrungszubereitung erlernen. Dabei kann es sich allerdings nur um die Vermittlung von Grundlagen handeln. Wünschenswert wäre eine Ausdehnung dieses Faches über alle Ausbildungsjahre.

Normenkomitee löste mehrere Fragen Von der Ankerkette bis zum Steuerhaus

In der Binnenschifffahrt wird seit langem daran gearbeitet, Anlagen und Ausrüstung europaweit zu vereinheitlichen. Jetzt gab es wieder Fortschritte.

Im Oktober 2002 fand die 26. Sitzung des europäischen Normenkomitees CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ in Hamburg im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie statt. Die Tagesordnung wies die folgenden Schwerpunkte auf:

1. Ankerketten: Die Norm über steglose Ankerketten wurde fertiggestellt, sie wird derzeit in das Abstimmungsverfahren bei den Mitgliedsländern der europäischen Normung (EG-Länder, Schweiz, Tschechien, Island, Malta) gebracht. Mit einem Inkrafttreten ist im nächsten Jahr zu rechnen.

Der Norm-Entwurf über das Zubehör stegloser Ankerketten wurde aufgestellt und in das Umfrageverfahren gebracht. Der Norm-Entwurf über Kettenscheiben für steglose Ankerketten konnte noch nicht fertiggestellt werden.

Durch diese vom Gewerbe gewünschte Normenreihe soll Beschaffung und Lagerhaltung vereinfacht werden.

2. Die Normen über Anforderungen an Häfen sowie an schwimmende Anlegestellen wurden fertiggestellt und konnten in das Abstimmungsverfahren gegeben werden. In diesen Normen ist das berufsgenossenschaftliche Gedankengut über die Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der Beschäftigten in der Binnenschifffahrt eingeflossen. Gleiches gilt auch für den Normentwurf Einrichtung von Liege- und Umschlagsplätzen. Gerade für den Bereich der Schnittstelle zwischen

Europäische Normen für den Bereich der Binnenschifffahrt

Teil 1 – Verabschiedete Normen des CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“

EN	Titel
526	Landstege bis 8 m Länge
711	Geländer für Decks
790	Treppen mit Steigungswinkeln von 45° bis 60°
929	Schubverbände – Masthalterung für losnehmbare Signalmaste
1255	Schwenkbäume
1305	Anschlüsse für die Abgabe von Ölrückständen
1306	Anschlüsse für die Abgabe von Abwasser
1502	Außenbordtreppen
1864	Steuerhaus und Steuerstand
1914	Beiboote
8384	Schwimmbagger – Begriffe
8385	Schwimmbagger – Klassifizierung
12339	Seilkörbe
12827	Anschlüsse für die Übernahme von Dieselmotorkraftstoff
13056	Treppen mit Steigungswinkeln von 30° bis < 45°
13281	Sicherheitsanforderungen an Verkehrswege und Arbeitsplätze
13551	Begriffe
13573	Anker-, Kupplungs-, Schlepp-, Verhol- und Festmachereinrichtungen
13574	Festverlegte Steigvorrichtungen bis 5 m Länge
13711	Winden für den Schiffsbetrieb
29519	Wand- und Mastsprossen

Schiff und Land waren allgemeingültige Regelungen schon lange notwendig.

3. Navigationsleuchten: Schifffahrtsgewerbe und -behörden sahen sich Anfang des Jahres vor die Notwendigkeit gestellt, dem Einfluss insbesondere amerikanischer Interessen auf die internationale Normung Paroli zu bieten, da von dort eine Verminderung des Sicherheitsniveaus bei den Navigationsleuchten betrieben wurde. Der daraufhin an die europäische Normung gestellte Antrag wurde angenommen; auf der Grundlage der ZKR-Bestimmungen über Navigationsleuchten konnte ein

Norm-Entwurf aufgestellt und in die europäische Umfrage gegeben werden.

4. Steuerhaus und Steuerstand: Anfang 1997 trat diese Norm in Kraft, sie enthält in weiten Teilen die berufsgenossenschaftlichen Anforderungen an ergonomische Steuerstände. Auf Betreiben Großbritanniens wurde mit der Überarbeitung der Norm begonnen. Der Präventionsausschuss der BSBG hat auf seiner Sitzung Anfang Oktober 2002 beschlossen, diese Überarbeitung auf nationaler Ebene aktiv zu begleiten.

Die rasant fortschreitende Technisierung der Steuerstän-

de insbesondere durch Navigation und Kommunikation beeinflusst auch den Gesundheitsschutz der dort beschäftigten Binnenschiffer; im Zusammenhang mit dem Auftrag an die Berufsgenossenschaften zur Prävention arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren will der Ausschuss an der Entwicklung aktiv teilnehmen.

Die Arbeiten des CEN/TC 15 fließen in die Regelsetzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Europäischen Gemeinschaft (EG) ein. So ist z. B. in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geregelt, dass die Anschlüsse für die Abgabe von Ölrückständen und Abwasser, die Beiboote und die Rettungsringe den jeweiligen Normen entsprechen.

Seit Ende 1998 wird das TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ geleitet von Dr.-Ing. Friedrich Fünferling, Leiter des Technischen Aufsichtsdienstes der BSBG.

Leiter der deutschen Delegation ist Dipl.-Ing. Holger Bessel, Technischer Aufsichtsbeamter der BSBG in Hamburg. So wird sichergestellt, dass bei der Erarbeitung der Normen, die auch sehr stark sicherheitstechnisch orientiert sind, die Belange der Berufsgenossenschaft Berücksichtigung finden. Die Arbeit im CEN/TC 15 steht Vertretern aus allen Ländern Europas offen.

Schrittweise Änderung im Beitragsausgleich

Anpassung an das Verfahren der BGF

Das Beitragsausgleichsverfahren der BSBG wird bis 2005 in Schritten an die Bedingungen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen angepasst. Gemäß § 162 Sozialgesetzbuch VII in Verbindung mit § 29 der Satzung der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft erhielten die beitragspflichtigen Mitglieder der BSBG bisher Beitragsnachlässe oder Zuschläge, wenn die Eigenunfallbelastung des Betriebes günstiger oder schlechter war als die Durchschnittsunfallbelastung aller Mitgliedsbetriebe. Die Nachlässe betragen bis zu 25 Prozent, die Zuschläge bis 20 Prozent des Beitrages. Das Verfahren führte dazu, dass z. B. in der Last- und Schleppschifffahrt ein Beitrag erhoben wurde, der je nach Unfallbelastung zwischen 7,78 Prozent und 12,44 Prozent der Lohnsumme betrug.

Im Hinblick auf die zum 1. Januar 2005 vorgesehene Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) hat die Vertreterversammlung der BSBG beschlossen, das Beitragsausgleichsverfahren der BSBG stufenweise an das Verfahren der BGF heranzuführen.

Deutliche Senkung des Beitragsfußes

Im Einzelnen: In der für die Jahre 2002 und 2003 geltenden 1. Stufe wird der Höchstnachlass von 25 Prozent auf 17,5 Prozent abgesenkt, und der Beitragsfuß von derzeit 4,65 EURO für 1.000,00 EURO Entgelt in Gefahrklasse 1 auf wahrscheinlich 4,42 EURO reduziert. Die Beitragsnachlassstufen 20 Prozent und 12 Prozent werden auf 12 Prozent bzw. 7,5 Prozent Nachlass geändert.

Die Änderung des Verfahrens führt dazu, dass die mittleren und größeren Unternehmen bei ihrem Beitrag etwas entlastet werden. Bei kleineren Unternehmen bestand beim bisherigen Verfahren die Gefahr, dass ein Unfall eine erhebliche Beitragssteigerung von bis zu 60 Prozent zur Folge hatte, weil auf der einen Seite der vorherige Nachlass von 25 Prozent verloren ging und gleichzeitig eine Verpflichtung zur Zahlung eines Zuschlags von 20 Prozent möglich war. Dieses Risiko wird nun deutlich abgemildert.

Gleitender Übergang

Für das Jahr 2004 wurde eine weitere Änderung beschlossen (2. Stufe), durch die der Beitragsfuß voraussichtlich auf 4,23 EURO abgesenkt werden kann. Die Beitragsnachlässe betragen dann nur noch 5 Prozent oder 10 Prozent. Ab 2005, also vom Zeitpunkt der Fusion an, werden nur noch Nachlässe von 5 Prozent gewährt. Prozentuale Zuschläge von bis zu 20 Prozent des Beitrages entfallen jedoch ebenfalls. An ihre Stelle tritt ein Zuschlagsverfahren mit Festbeträgen. So wird ein Unternehmen für jeden anzeigepflichtigen Arbeitsunfall mit 110,00 EURO und für jeden entschädigungspflichtigen Arbeitsunfall mit 550,00 EURO belastet.

Der gleitende Übergang zum Verfahren der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen erleichtert es den Binnenschifffahrtsunternehmen, sich schon jetzt auf die neuen Verhältnisse einzustellen. Das Beitragsaufkommen der BSBG wird hierdurch insgesamt gesehen nicht erhöht.

U-Boot-Museum im Baakenhafen

Nach sechswöchiger General-Überholung auf der Werft Blohm & Voss wurde Anfang November das russische U-Boot „U-434“ im Hamburger Baakenhafen als Museum eröffnet.

U-Boot-Eigner Christian Angermann gründete mit Partner

Joachim Wagner die „U-Boot-Museum GmbH“. Sie investierten 1,5 Millionen Euro in Kauf, Umbau und Überführung des 92 Meter langen U-Bootes. Angermann: „Das Museum wird keine Vergnügungsstätte, sondern ein Mahnmal gegen Krieg.“

Teil 2 – Normen des CEN/TC 15 in Bearbeitung

Norm-Entwurf	Titel	Bearbeitungsstand
prEN 14144	Rettungsringe	formelle Abstimmung positiv abgeschlossen
prEN 14145	Halter für Rettungsringe	formelle Abstimmung positiv abgeschlossen
prEN 14206	Landstege für Fahrgastschiffe	formelle Abstimmung positiv abgeschlossen
prEN 14330	Steglose Ankerkette – Rundstahlkette	Fertig zur formelle Abstimmung
prEN ISO 6218	Handbetätigte Spannvorrichtung für Seilverbindungen von Schubverbänden	Fertig zur formelle Abstimmung
prEN 14329	Einrichtung von Liege- und Umschlagsplätzen	Umfrage positiv abgeschlossen
prEN 14503	Häfen für die Binnenschifffahrt	Umfrage bis 20. 12. 02
prEN 14504	Schwimmende Anlegestellen	Umfrage bis 20. 12. 02

Projekte	Titel	Bearbeitungsstand
N 382	Steglose Ankerkette – Zubehör zur Ankereinrichtung	Fertig zur Umfrage
N 368	Navigationsleuchten	Fertig zur Umfrage
N 379	Probenahmeeinrichtungen auf Tankschiffen	Fertig zur Umfrage
N 293	Steglose Ankerkette – Kettenscheibe	Beratung seit 04/99

FGS: Keine Entlastung möglich

Verstärkte Bemühungen für mehr Arbeitssicherheit notwendig

Die Beiträge bei den Berufsgenossenschaften werden unter anderem nach den Gefährdungen in bestimmten Gewerbebezügen errechnet. Gewerbebezüge mit einer höheren Gefährdung sind demnach in einer höheren Gefahrklasse eingestuft, als solche mit einer niedrigeren. Die Tabelle, nach der die Einstufung erfolgt, ist der sogenannte Gefährtarif. Nach § 157 Sozialgesetzbuch VII haben die Vertreterversammlungen der Berufsgenossenschaften Gefährtarife zu bilden. Durch ihn wird eine Beitragsabstufung nach Gefahrklassen erreicht.

Die Gefahrklassen werden nicht jährlich berechnet, son-

dern aus einem längeren Beobachtungszeitraum. Nach Ablauf eines solchen Beobachtungszeitraumes werden die in dieser Zeit von den Unternehmen nachgewiesenen Entgelte eines Gewerbebezuges addiert und den im gleichen Zeitraum gezahlten Entschädigungsleistungen für Versicherungsfälle, die im Beobachtungszeitraum eingetreten sind, gegenübergestellt.

Bei der letzten Berechnung des Gefährtarifs zum 1. Januar 1999 ergab sich hierbei für die Personenschifffahrt ein gegenüber den vorherigen Zahlen ungünstigeres Ergebnis, weil sich die Relation von Entgelten und Entschädigungen negativ entwickelt hatte. An

Stelle der früheren Gefahrklasse von 4,6 wurde eine Gefahrklasse von 12,0 errechnet.

Auf Wunsch des Gewerbes wird diese Entwicklung in den Folgejahren ständig beobachtet. Leider zeichnet sich bisher keine positive Trendwende ab.

Sie wäre möglich, wenn die Unfälle und damit die Kosten deutlich gesenkt werden könnten. Erfahrungen aus anderen Bereichen zeigen, dass sich das Unfallgeschehen deutlich beeinflussen lässt, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen. Gerne sind die Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes bereit, Ihnen mit ihrem Rat zur Verfügung zu stehen.



In der Fahrgastschifffahrt sind verstärkte Bemühungen für mehr Arbeitssicherheit notwendig.

Rettungsweste im Winter so wichtig wie im Sommer

Praxis-Tipp: Ein Muss bei der Arbeit

An dieser Stelle muss nochmals eindringlich auf das Tragen der Rettungswesten hingewiesen werden. Nicht, dass im Sommer auf das Anlegen der Rettungswesten verzichtet werden kann, aber gerade in der Winterzeit ist sie umso notwendiger. Lange Zeiten mit schlechter Sicht, sei es durch Nebel oder Dunkelheit, sowie erhöhte Rutschgefahr durch Regen, Schnee oder Eis bedeckte Gangborde zeichnen diese Jahreszeit aus.

Im Sommer besteht eher die Lebensgefahr durch den Kälteschock, der aufgeheizte Körper fällt in das wesentlich kühlere Wasser. In der kalten Jahreszeit hat man ohne Weste kaum eine Überlebenschance nach einem Sturz ins Wasser. Schon nach wenigen Sekunden ist der Körper im kalten Wasser nicht mehr in der Lage kontrolliert Bewegungen zu steuern. Diese Aspekte gelten alle unter der Bedingung, dass der oder die ins Wasser Gefallene noch bei Bewusstsein ist. Ist dies nicht der Fall, die Rettungsweste nicht angelegt, dann ist Hilfestellung kaum möglich.

Nun geht es selbstverständlich auch bei Rettungswesten nicht ohne Anleitung, Vorschriften und Anweisungen. Hier die wichtigsten zusammengefasst:

1. Automatisch aufblasbare Rettungswesten mit mind. 150 N Auftriebskraft benutzen (CE-Kennzeichnung beachten);



2. Rettungsweste anlegen, immer dann, wenn die Gefahr des Sturzes ins Wasser besteht;

3. Der Unternehmer/ Schiffsführer hat die Besatzung in der Handhabung der Weste zu unterweisen. Diese Unterweisung endet allerdings nicht mit

dem Einleitungsspruch: „Deine Weste hängt da am Haken.“

4. Derjenige, der seine ihm zugewiesene Rettungsweste anlegt, hat sich vorher von der Einsatzbereitschaft der Weste zu überzeugen. Er kann das, wenn er ausgiebig unterwiesen worden ist (siehe Punkt 3);

5. Zusätzlich sind die Rettungswesten jedes Jahr von einem Sachkundigen zu prüfen. Seminare zur Ausbildung zum Sachkundigen für Rettungswesten bietet die BSBG für Mitgliedsbetriebe oder Versicherte kostenfrei an.

6. Alle zwei Jahre ist die Weste durch die Herstellerfirma oder einer autorisierten Werkstatt zu warten. Die Weste bekommt dann einen Prüfstempel, der den Termin der nächsten Wartung zeigt. Bei guter Pflege und regelmäßiger Wartung erlauben die Hersteller eine Gesamtnutzungszeit der Weste von ca. 10 Jahren.

Auch für Rettungswesten gilt das Motto: „Lieber ein Leben lang umsonst angezogen als einmal zu wenig!“

Mitmachen und gewinnen

Euro-päische Union (Abk.)		Mittelmeer Kiefer					holländ.: ein Wahlhabend	Operational (Abk.)	
Reihenfolge	3				lat. Kfz v. Italien bereitwillig		Ortsveränderung		
		Billard-ausdruck		Mischfarbe	1			chem. Z. Sauerstoff röm. Liebesgöttin	Aufbau mehrgliedriger Körper
engl. Anrede		Metal				Fremd-wortteil: über, oberhalb	ungewiss, unbestimmt		
Kfz-Z. v. Köln									
Schlitten-gleit-schiene	4			Stadt am Solling		Schneidegerät		2	
				Teil der Uhr	5		von geringer Größe		griech. Götting
gefrorener Eisschmelze		Schornstein				Liebreiz, Grazie	Anti-löpen-art		
chem. Z. für Jod		Opernlied							
Handlung, Aktion				Stadt in Südtirol		Gewässer in der UdSSR			
männl. Wildschwein		baltisches Gebiet		Himmels-brot			kariertes Textil-gewebe		Maschinen-gewehr (Abk.)
					12	Ort bei Ludwigs-burg	Baumwoll-gewebe		7
	8			latein.: Tochter		Seh-organ		Schwieger-vater Jakobs (A. T.)	Befehl, Auftrag
nord. Gottheit		gebaltete Hand					alte Kirchen-strafe	Papst-Name	
						Gewässer	verzerrt, eigenwillig		
älterliche chem. Verbindung		Tier-produkt		Ältestenrat	10			Bestätig-ung	Kfz-Z. Dortmund
Miss-günstiger					6		griech. Quell-nymphen		
Dispositiv (Kurzwort)				Männer-name				Stadt an der Oise (Frankreich)	13

1	2	3	4	5	6	7	8	—	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

Pro Winterreifen Mitmachen. Sommerreifen sind jetzt abgesagt

Wenn der erste Schnee fällt herrscht vielfach das reine Chaos auf den Straßen, weil viele Autofahrer noch auf Sommerreifen unterwegs sind. Dabei verhärtet spätestens bei Temperaturen unter 7° ein Sommerreifen und der Grip lässt spürbar nach. Winterreifen sind dagegen aufgrund ihrer speziellen Gummimischung bestens auf winterliche

Straßenverhältnisse vorbereitet. Und auch ohne Eis und Schnee bieten sie bei tieferen Temperaturen Vorteile.

Die neue Initiative „Pro Winterreifen“ setzt deshalb auf einen rechtzeitigen Umtausch der rollenden Gummis. Beim Auftakt der Aktion Mitte Oktober in der Neusser Allrounder-Skihalle informierte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat

über die Vorteile von Winterreifen.

Rallyefahrer Walter Röhr fuhr in einem winterfesten Porsche Carrera über die Schneepiste in Neuss spursicher wie auf Skiern.

Auch TV-Wetterfrosch Jörg Kachelmann plädierte für mehr Verkehrssicherheit. Die Argumente: besondere Gummimischung verleiht dem Profil mehr Nachgiebigkeit. Schneematsch wird auch bei tiefen Temperaturen besser verdrängt.

Das Material beschränkt die Höchstgeschwindigkeit. Schutzwache auf fabrikneuen Reifen verhindern den Alterungsprozess. Alte Reifen haben eine schwache Seitenführung und verlängern Bremswege. Alle vier Jahre sollen Reifen ersetzt werden. Das Mindestprofil von vier Millimetern sichert die Reifenfunktionen. Der Eurotest zeigt die Verkehrssicherheit des Reifens an. Wird die Goldumrandung einer Ein-Euromünze nicht mehr ganz oder nur noch knapp vom Gummiprofil verdeckt, ist der Sicherheitsstandard nicht mehr gewährleistet. Die Winterreifen müssen ausgetauscht werden. Darüber hinaus empfiehlt sich langsames und vorausschauendes Fahren.

Info:
www.pro.winterreifen.de



Der Härte-test mit dem Euro. Mindestprofil-tiefe: Der Goldrand muss verdeckt sein.

Nutzfahrzeuge mit Erdgasantrieb

Die deutsche Gaswirtschaft stellte mit Partnern aus der Automobil- und Mineralöl-industrie auf der IAA Nutzfahrzeuge auch Modelle mit Erdgasantrieb vor. Es gibt bereits 13000 Besitzer, die Fahrzeuge mit Erdgasantrieb bevorzugen.

Trinken gegen trockene Haut

Im Winter trocknet Heizungsluft die Haut aus. Dagegen hilft von außen eine Creme und von innen viel trinken. Wasser und Früchte- oder Kräutertees sind ideal, auch Fruchtsaftschorlen sind zu empfehlen.

Grippe: Nur Impfung schützt

Eine Grippe ist nicht einfach eine schwere Erkältung, sondern eine gefährliche Virus-erkrankung mit manchmal ähnlichen Symptomen. Davor schützen kann man sich mit einer Grippe-schutzimpfung. Gerne berät sie dazu ihr Haus-arzt, aber auch Betriebsärzte.

Die Buchstaben von 1-13 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 Fahrensmann, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg.

Einsendeschluss:
31. Januar 2003

Auflösung
aus Fahrensmann 3/2002:
UNTERWEISUNG

Gewinner aus 3/2002

- 1. Preis € 50,-
Hans-Jörg Sipple
Lädine St. Jodok
88046 Friedrichshafen
- 2. Preis € 25,-
Angelika Ribmann
MS Ande
28844 Weyhe-Leeste
- 3. Preis € 25,-
Irina Bolte
MS Levana
97816 Lohr
- 4. Preis € 25,-
Gisela Bernhardt
Dampfschiff Krippen
01728 Bonnewitz
- 5. Preis € 25,-
Harald Geffke
TMS Angela-Claudia
32469 Petershagen

Nichtraucherschutz verstärkt – Anstoß zur Entwöhnung

„Rauchen gefährdet die Gesundheit“, das kann man auf jeder Zigarettenpackung lesen. Aber auch das Passivrauchen ist gesundheitsschädlich. Darauf hat der Gesetzgeber nun reagiert. Am 3. Oktober ist die „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ in Kraft getreten. Ihr Artikel 7 ändert die Arbeitsstättenverordnung.

Neu aufgenommen wurde § 3a. Mit ihm ist der Nichtraucherschutz nunmehr umfassend geregelt worden: „Der Arbeitgeber hat die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die nichtrauchenden Be-

schäftigten in Arbeitsstätten wirksam vor den Gesundheitsgefahren durch Tabakrauch geschützt sind.“

Ausdrücklich gilt diese neue Bestimmung – im Gegensatz zu den meisten übrigen Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung – auch an Bord von Binnenschiffen und sonstigen Wasserfahrzeugen. Die Umsetzung dieser Vorschrift ist für den Arbeitgeber nicht immer einfach, gilt es doch auch die Rechte der Raucher zu berücksichtigen. Am einfachsten ist es, wenn freiwillig gar nicht mehr geraucht wird. Aber dieses Laster aufzugeben ist so einfach nicht; welcher Raucher hat es nicht schon – oft mehrmals – versucht.

Die Gmünder ErsatzKasse (GEK) bietet deshalb in Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrts-Berufsgenossen-

wöhnungs-Seminar an; dieses Seminar ist von der GEK seit vielen Jahren schon oft und sehr erfolgreich veranstaltet worden.

Es wird durchgeführt in der Hauptverwaltung der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, Straße 193, 47053 Duisburg, und besteht aus zwei Teilen:

- die Informationsveranstaltung am Montag, 20. Januar 2003, 15 Uhr; Dauer ca. 1 Stunde
- der Entwöhnungstermin am Mittwoch, 5. Februar 2003, 15 Uhr; Dauer ca. 3 Stunden.

Anmeldungen ab sofort schriftlich an die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft oder telefonisch:
Tel: 0203-2952-153,
Fax: 0203-2952-135,
fuengerlings@bsbg.de

Weitere Lehrgänge

Wer sich in der Binnenschifffahrt weiterbilden will, kann dazu auf eine Reihe erfahrener Anbieter zurückgreifen: So bietet die AMD GmbH in Duisburg in 2003 wieder eine Reihe interessanter Seminare an. Die Seminarbroschüre der AMD-GmbH für das Jahr 2003 sowie weitere Informationen erhalten Sie unter: Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Zentren, Duisburg-Niederrhein GmbH, König-Friedrich-Wilhelm-Str. 4, 47119 Duisburg, Tel.: 02 03-80 04 521, Fax: 02 03-80 04 546.

Auch der **Arbeitgeberverband** hat für 2003 wieder ein umfangreiches Seminarangebot mit Seminaren auf dem Schulschiff Rhein zusammengestellt. Es kann angefordert werden bei der Geschäftsstelle des AdB in Duisburg (Tel.: 02 03-80 00 631 oder Fax: 02 03-80 00 628) oder direkt beim Schulschiff Rhein unter: schulschiff.rhein@t-online.de.

Auch auf der Homepage des Schulschiffes schulschiff-rhein-adb.de kann man es einsehen.

Seit Juli 2002 werden auch in Hamburg wieder Lehrgänge zum Erwerb der Sachkunde gemäß Rn 10315; 210315 - 21318 angeboten. Durchgeführt werden diese Lehrgänge vom **Fortbildungszentrum Hafen Hamburg**, kurz FZH, genannt. Auskünfte erteilt das FZH unter Tel.: 040-75 60 820 oder über E-mail fzh@fzh.de. Auf der Homepage unter www.fzh.de kann man das Angebot auch einsehen.

Willkommen bei der BSBG im Internet

Auch in der Binnenschifffahrt setzen sich die neuen Medien immer mehr durch. Wer bereits online ist, findet jetzt ein neues Angebot. Unter www.bsbg.de ist die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft nun im Internet.

Hier finden alle „Surfer“ Informationen über das Leistungsspektrum der BSBG, die Telefonnummer oder die E-Mail-Adresse ihres Technischen Aufsichtsbeamten oder die neuen Formulare für die Erstattung der Unfallanzeige. Für all diese Informationen sind Sie auf den Internetseiten der BSBG richtig.

Die BSBG hat bei der Gestaltung der Homepage, die Anforderungen der Mitgliedsunternehmen der BSBG berücksichtigt. Die Seiten sind übersichtlich, schnell zu laden und bieten einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Aufgabenbereiche.

Die Homepage ist so strukturiert, dass Sie von jeder Seite aus zur Leitseite zurück gelangen und über die Hauptnavigation (Wir über uns, Prävention, AMD/STD...) zu allen anderen Rubriken mit nur einem Mausklick wechseln



können. Auf den Folgeseiten sorgen die Unterrubriken jeweils auf der linken Bildschirmseite dafür, dass Sie sich schnell orientieren können. Und sollten Sie einmal nach einem speziellen Begriff suchen, wird Ihnen der Index am rechten

oberen Bildschirmrand sicherlich weiterhelfen.

Wir über uns

Der Internetauftritt der BSBG enthält unter „Wir über uns“ selbstverständlich alle wesentlichen Informationen über die

Berufsgenossenschaft: Informationen zur gesetzlichen Unfallversicherung, Zuständigkeitsbereich der BSBG, Satzung, Organe und Ansprechpartner, sowie über das breite Schulungsangebot für das Jahr 2003.

Service/Downloads

Der Internetauftritt der BSBG bietet zusätzlich die Möglichkeit Formulare und zahlreiche Informationen herunterzuladen.

Dort finden Sie z. B. aktuelle und ältere Ausgaben des Fahrensmann, Checklisten zu allen Bereichen der Binnenschifffahrt, eine Auswahl an geprüften Rettungswesten und Beibooten, Sachverständige für Flüssiggasanlagen und Druckluftbehälter sowie eine Aufstellung sämtlicher von der BSBG erlassener Unfallverhütungsvorschriften.

Adressen und Vorschriften

Diese Rubriken sollen Ihnen einen Überblick über einige interessante Internetadressen und wichtige Vorschriften geben.

Mit diesem Internetauftritt ist für uns erst der Anfang gemacht. Wir werden unsere Homepage mit aktuellen Beiträgen stets auf dem Laufenden halten. Ihre Meinungen und Anregungen sind uns dabei sehr wichtig. Also, surfen Sie los und schreiben Sie uns oder senden Sie eine E-Mail an: fahrensmann@bsbg.de.

Betriebsprüfer kommen jetzt von der BGF Ab 1. Januar 2003 im Auftrag der BSBG - Blick in Geschäftsunterlagen

Kontrolle muss auch bei der BSBG sein. Um sicherzustellen, dass jedes Mitglied unserer Berufsgenossenschaft die Beiträge entrichtet, die der wirklich gezahlten Lohnsumme und der Veranlagung zum Gefahrfahrts entsprechen, sind die Geschäftsunterlagen der Mitgliedsbetriebe regelmäßig zu prüfen. Zu diesen Unterlagen gehören Lohn- und Gehaltskonten, Gewinn- und Verlust-

rechnungen, Bilanzen, sonstige Belege, insbesondere über Zahlungen an Hilfsleute, Lotsen und Leiharbeiter.

Ab 1. Januar 2003 wird diese Aufgabe vom Beratungs- und Prüfdienst der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) im Auftrag der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft wahrgenommen. Die Betriebsprüfer der BGF, die sich durch Dienstauss-

weis als prüfberechtigte Personen ausweisen können, werden sich vor jedem Prüfung mit Ihnen schriftlich oder telefonisch in Verbindung setzen und einen Prüftermin vereinbaren.

Das Ergebnis der Betriebsprüfung wird Ihnen und der BSBG mitgeteilt. Soweit sich aus der Überprüfung Beitragsnachforderungen oder Erstattungen ergeben, erhalten Sie

von der BSBG hierüber weitere Nachricht.

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Sie gesetzlich verpflichtet sind, Überprüfungen der Lohn- und Gehaltskonten etc. zu dulden. Die Betriebsprüfer stehen Ihnen jedoch auch als Berater zur Seite, deren Hilfe Sie in Anspruch nehmen können.

Kegel-Liegeplatz im Lauenburger Hafen

Der Kegel-Liegeplatz im Lauenburger Hafen wurde im Oktober gerodet, so dass zum Festmachen der Tankschiffe keine Behinderung mehr besteht. Die Rodung wurde vom Wasser- und Schiffsamt veranlasst, nachdem die BSBG auf die Missstände hingewiesen und auf Abstellung gedrängt hatte.

Schulungsplan 2003 der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen			
	Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
1.1	Unternehmer und Führungskräfte		
1.1.1	Gewinnoptimierung durch Arbeits- und Gesundheitsschutz	2. Halbjahr 2003	
1.2	Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
1.2.1	Fortbildungsseminar „Gefährdungsbeurteilung“	24. 03. bis 26. 03. 03	Sellinghausen
1.2.2	Fortbildungsseminar „Zeitgemäße Arbeitsplatzbedingungen“	05. 05. bis 07. 05. 03	Sellinghausen
1.3	Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte		
1.3.1	Fachtagung Nord	10. 11. bis 11. 11. 03	Hamburg
1.3.2	Fachtagung West	13. 11. bis 14. 11. 03	Duisburg
1.3.3	Fachtagung Süd	19. 11. bis 20. 11. 03	Mannheim
1.3.4	Fachtagung Ost	24. 11. bis 25. 11. 03	Berlin
1.4	Sicherheitsbeauftragte		
1.4.1	Grundseminar A für Sicherheitsbeauftragte	17. 03. bis 21. 03. 03	Sellinghausen
1.4.2	Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	07. 04. bis 11. 04. 03	Sellinghausen
1.4.3	Fortbildungsseminar	03. 11. bis 05. 11. 03	Sellinghausen
1.5	Betriebsratsmitglieder		
1.5.1	Fortbildungsseminar „Zeitgemäße Arbeitsplatzbedingungen“	19. 05. bis 21. 05. 03	Sellinghausen
1.6	Berufsanfänger/Auszubildende		
1.6.1	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	13. 01. bis 24. 01. 03	Duisburg
1.6.2	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	15. 09. bis 26. 09. 03	Duisburg
1.7	Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
1.7.1	Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit / Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	24. 02. bis 26. 02. 03	Koblenz

1.7.2	Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit / Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	04. 03. bis 06. 03. 03	Berlin
1.7.3	Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit / Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	17. 11. bis 19. 11. 03	Bodensee

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare			
	Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
2. 1	Workshop Rettungsweste	21. 05. bis 23. 05. 03	Sellinghausen
2. 2	Workshop Rettungsweste	06. 10. bis 08. 10. 03	Sellinghausen
2. 3	Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	16. 06. bis 18. 06. 03	Duisburg
2. 4	Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	08. 12. bis 10. 12. 03	Duisburg
2. 5	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	12. 06. bis 13. 06. 03	Duisburg
2. 6	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	01. 12. bis 02. 12. 03	Duisburg
2. 7	Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	30. 04. 03	Duisburg
2. 8	Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	07. 11. 03	Duisburg
2. 9	Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	03. 12. 03	Duisburg
2.10	Unterweisung von Mitarbeitern	18. 03. bis 20. 03. 03	Sellinghausen

3. Erste Hilfe und Fortbildung 2003			
	Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
3.1	Grundseminar	03. 02. bis 04. 02. 03	Duisburg
3.2	Grundseminar	02. 06. bis 03. 06. 03	Duisburg
3.3	Grundseminar	24. 11. bis 25. 11. 03	Duisburg
3.4	Training	06. 02. 03	Duisburg
3.5	Training	04. 06. 03	Duisburg
3.6	Training	26. 11. 03	Duisburg

Teilnahmebedingungen: Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft. Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die BSBG, die Lohn- bzw. Gehaltfortzahlung der Arbeitgeber.

Anmeldungen: Alle Anmeldungen erbitten wir schriftlich an die: Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, Präventionsabteilung, Postfach 210154, 47023 Duisburg, Tel.: 0203/2952-124/153 oder Fax: 0203/2952-135. Den jeweils aktuellen Seminarplan können Sie auch im Internet unter www.bsbg.de finden.

UNFALL- Chronik

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

★

Der Kellner ging unaufmerksam durch die Schwingtür von der Küche ins Bordrestaurant. Dabei wurde der Mittelfinger zwischen Tür und Türrahmen eingeklemmt.

★

Bei Arbeiten auf einer Schanze rutschte der Matrose ab und stürzte, prallte dabei mit dem Brustkorb auf Eisen und hatte anschließend Beschwerden beim Husten.

★

Beim Zusammenstoß mit einer Kollegin wurde ein Glas frisch gebrühter Tee über den rechten Oberarm der Kellnerin gegossen.

★

Beim Ansetzen eines Podestes für den Steuerhausniedergang verkantete sich dieses, gab plötzlich nach und fiel dem Matrosen auf die Finger der rechten Hand.

★

Der Schiffsführer wollte ein Tau mit dem Fuchsschwanz zurechtschneiden. Dabei ist er mit dem Fuchsschwanz abgerutscht und hat sich in das untere Glied des rechten Zeigefingers geschnitten.

★

Beim Verlassen des Baggers ist der Arbeiter auf die Kette getreten und ausgerutscht, da diese durch die anhaltende feuchte Erde rutschig geworden war. Um nicht von der Kette zu fallen, ist er abgesprungen und mit dem linken Fuß in ein Loch getreten.

★

Beim Abbauen einer Brücke im Schwimmbad kam diese ins Rutschen, beim Nachfassen hat sich der Gehilfe im Bereich des Rückens verletzt.

★

Nachdem das Fahrzeug an Land befestigt war, wollte der Steuermann wieder an Bord zurück. Da das Schiff an der Böschung festgemacht wurde, benutzte er den Schwenkbaum. Als er damit vom Ufer zurückfuhr, quetschte er seine rechte Hand an der Halterung des Schwenkbaums.

★

Beim Einbau eines Hydraulikmotors klemmte sich der Maschinist seinen rechten Zeigefinger zwischen Motor und Rahmen ein. Dadurch quetschte er sich den Zeigefinger.

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. Fotos Seite 8: Hilmar Gottesleben, Bergisch-Gladbach

Aufklärung hilft: Unfälle gebremst

BSBG erreicht Rückgang von 66 Prozent!

Jetzt zeigt sich der Erfolg der jahrelangen Aufklärungsarbeit der BSBG: Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle ist in den letzten zehn Jahren überproportional zurückgegangen.

In den letzten Jahren gab es einen kontinuierlichen Rückgang der Zahl der bei der BSBG Versicherten. Von über 29 000 Personen im Jahr 1992 ging die Zahl um etwa 41 Prozent auf noch 17 000 im Jahr 2001 zurück. In diesen Zahlen sind nicht nur die auf den Binnenschiffen Beschäftigten enthalten, sondern alle Personen, die in den Mitgliedsbetrieben der BSBG beschäftigt sind.

Es ist naheliegend, dass damit auch die Zahl der meldepflichtigen Unfälle zurückgehen musste. Hier ist erfreulicherweise jedoch ein überproportionaler Rückgang um fast 66 Prozent im gleichen Zeitraum festzustellen: Von ca. 1750 im Jahr 1992 auf ca. 600 Unfälle im Jahr 2001. Während 1992 die Unfallquote bei über 60 Unfällen je 1000 Versicherte lag, betrug sie zehn Jahre später etwa 35 Unfälle je 1000 Versicherte.

Wie lässt sich diese starke Verbesserung erklären? Friedrich Fünferlings, Leiter der Präventionsabteilung der

BSBG: „Es ist eine Folge der Summe der Aktivitäten, die die BSBG initiiert und in den Betrieben durchgeführt hat. Unser Betriebsbetreuungssystem hat sich bewährt, ebenso der ständige Hinweis auf die Rettungsweste. Aufklärung und Appelle haben sich ausgezahlt.“ Wichtig sei auch, dass die BSBG vor Jahren ihren Schwerpunkt von der rein technischen Überwachung auf die Motivation der Mitarbeiter gelegt habe. Fünferlings wies auch darauf hin, dass der Rückgang der Unfallzahlen nicht nur deutlicher ausgefallen ist als bei anderen BGen, sondern dass es in der Binnenschiffahrt vor allem einen großen Rückgang bei Ertrinkungstoten bei der Arbeit gegeben habe.

Die gemeinsamen Bemühungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sowie des Präventionsausschusses und des Technischen Aufsichtsdienstes der BSBG haben Früchte getragen – hier muss weiter gearbeitet werden.



Durch den Warnanstrich ist die Arbeitsbühne jetzt zu erkennen.

Gefahr an der Schleuse schnell gebannt

Betriebsleiter ließ Arbeitsbühne markieren

Schnell reagiert haben die Mitarbeiter vom Schiffshebewerk Niederfinow. Was war geschehen? Am 20. August 2002 kam es in den Nachmittagsstunden zu einem schweren Unfall, bei dem sich der Schiffsführer des GMS „Pritzerbe“ lebensgefährlich verletzte. Beim langsamen Einfahren in den Bereich des Schiffshebewerkes hatte das GMS das letzte Sicherungsstör vor dem Hebewerk passiert und fuhr in das eigentliche Hebewerk ein. Das Schiff war leer und für die Fahrt ausreichend getrimmt. Unmittelbar vor dem Tor befindet sich eine Arbeitsbühne, die genauso wie das gesamte Hebewerk mit einem grauen Anstrich versehen ist.

Vermutlich durch die tiefstehende Sonne geblendet, konnte der Schiffsführer die Entfernung nicht richtig einschätzen und fuhr dabei mit dem Steuerhausdach gegen diese Arbeitsbühne. Das Steuerhausoberteil wurde dabei völlig zerstört. Dank der sofortigen Hilfe des Hebewerkspersonal konnte der Schiffsführer aus dem Gefahrenbereich geborgen werden.

Mit einem Hubschrauber wurde der Verunfallte in das Unfallkrankenhaus in Berlin-Marzahn geflogen.

Die Auswertung ergab, dass die Arbeitsbühne vor dem Hebewerk vom Steuerstand eines Schiffes unter bestimmten Umständen schwer erkennbar war. Am Unfalltag trafen diese Umstände zu, denn die Blendwirkung der Sonne war für die Einfahrt erschwerend und der einheitlich graue Anstrich aller Bauteile machte das räumliche Sehen schwierig.

Mit dem Technischen Aufsichtsdienst der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft (Präventionsbezirk Ost) und dem Betriebsleiter des Hebewerkes wurde zur Vermeidung weiterer Unfälle über die Anbringung einer entsprechenden Farbmarkierung beraten.

Der Betriebsleiter, Herr Schumacher, realisierte diesen Vorschlag umgehend und ließ eine Farbmarkierung anbringen. Zur Freude aller kann abschließend noch erwähnt werden, dass es dem Schiffsführer wieder gut geht. Er kann wieder mit seinem Schiff ins Hebewerk fahren.

Essgewohnheiten muss man langfristig ändern

Die Advents- und Weihnachtszeit naht und damit die Zeit der bunten Teller, der Weihnachtsfeiern, Festessen mit Familie und Freunden ... Natürlich wollen wir Ihnen diese Freuden der Vorweihnachtszeit nicht mies machen, und wer sich das ganze Jahr ausgewogen und gesund ernährt, darf sicher an einigen Tagen im Jahr auch einmal „sündigen“, ohne gleich ein schlechtes Gewissen haben zu müssen. Aber mit Recht weisen Medien und Ärzte auf die Zunahme von übergewichtigen Menschen in unserer Gesellschaft und die Folgen des Übergewichts für die Gesundheit der Betroffenen, darunter auch immer mehr Kinder, hin.

Essgewohnheiten, Bewegungsmangel, Frust, Stress, einseitige Sitzarbeit, Freizeitverhalten und viele andere Faktoren führen zu diesem Übergewicht. Auch das große Angebot an süßen Nahrungsergänzungen bleibt nicht ohne Folgen. Gleichzeitig vermittelt die Werbung, dass es auch so möglich ist, gesund zu leben und schlank zu bleiben. Gibt es also doch eine Anlage für das Übergewicht?

Es gibt tatsächlich Unterschiede zwischen den Menschen – auch beim Gewicht. Aber gegen Übergewicht ist man als Betroffener nicht machtlos.

Wann ist man überhaupt übergewichtig? Als Bemessungsfaktor gilt der Body-Mass-Index. Er wird bestimmt aus Größe und Gewicht. Die Erklärung dieses Wertes sollte der behandelnde Arzt oder Betriebsarzt vornehmen. Und warten Sie mit einer Beratung nicht,

bis Erkrankungen wie hoher Blutdruck, Schlaganfall, Herzerkrankungen oder solche des Bewegungsapparates auftreten. Auch wer sich noch gar nicht eingeschränkt fühlt, sollte aktiv werden.

In den meisten Fällen ist eine Umstellung der Lebensgewohnheiten erforderlich. Dazu bedarf es intensiver Gespräche mit dem Hausarzt. Ein reiner Reduktions-Diätplan reicht bei der Mehrzahl der Betroffenen nicht aus. Das Bewusstsein für die eigene körperliche

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Situation muss wieder erlangt und geschärft werden. Die Mechanismen, die zu Übergewicht führen, müssen intensiv analysiert werden.

Werden nur Diätpläne umgesetzt, dann nehmen viele während der Diätzeit zwar ab. Ohne Umstellung der Gewohnheiten ist das Gewicht im Alltag aber schnell wieder erreicht und Frustration macht sich breit. Frustration ist ein schlechter Berater, wenn ein Mensch mit Übergewicht kämpft.

Wer in der Frustration sitzt, greift gern zum Essen ...

Sinnvoller als Crash-Diäten ist eine langsame Gewichtsreduktion und langfristige Änderung der Lebens- und Essgewohnheiten:

- Die richtige Mischung macht's. Der Mensch braucht ganz unterschiedliche Nahrungsbestandteile. Es kommt aber auf die Menge an.
 - Achten Sie auf versteckte Fette. Gerade in Fertigmensüs, aber auch in Wurstwaren sind die Fette nicht so offensichtlich, aber dennoch vorhanden. Magere Schinken oder Bratenaufschnitte sind ebenfalls lecker und man kann das Fett sehen (und wenn man will wegschneiden).
 - Auch Zucker findet sich oft versteckt, besonders in hochkalorischen Zwischenmahlzeiten. Diese werden in der Mahlzeitenberechnung oft vernachlässigt. Sie sollten deutlich reduziert werden.
 - Dies gilt auch für das Trinken. Auch hier finden sich zum Beispiel in Limonaden ebenfalls versteckter Zucker. Limo- und Brausegetränke sollten deshalb auch nicht alleiniger Durstlöcher sein.
 - Schließlich sollte Kalorienaufnahme und Kalorienverbrauch in einem sinnvollen Verhältnis zueinander stehen. Wer sich bewegt, verbraucht Kalorien. Übergewichtige sollten deshalb angemessene körperliche Aktivitäten entwickeln.
- Der behandelnde Arzt, aber auch der Betriebsarzt, stehen gerne mit Rat zur Seite.

Rechts-
fragen

Essenszubereitung nur im Auftrag versichert

Unter welchen Voraussetzungen besteht während der Zubereitung von Mahlzeiten innerhalb der Arbeitszeit Versicherungsschutz? Wie sind die vorbereitenden Tätigkeiten, insbesondere der Lebensmitteleinkauf, zu beurteilen? Darum geht es heute.

Die Nahrungsaufnahme, d. h. Essen und Trinken, gehören untrennbar zur Existenz eines jeden Menschen und sind grundsätzlich als unversicherte eigenwirtschaftliche Tätigkeit im privaten und persönlichen Lebensbereich des Versicherten anzusehen. Dies gilt auch für die mit der Essenseinnahme zusammenhängenden Nebenverrichtungen, d. h. Wege von und zur Essenseinnahme, Einkauf von Lebensmitteln, Zubereitung von Mahlzeiten etc., weil die Rechtsprechung den Essensvorgang als einheitliche Verrichtung betrachtet.

Ein Zusammenhang zwischen der betrieblichen Tätigkeit und der Nahrungsaufnahme einschließlich damit zusammenhängender Nebenverrichtungen besteht nur ausnahmsweise, wenn an dieser ein besonderes betriebliches Interesse besteht und der private Charakter dadurch als unwesentlich zurücktritt.

Nicht ausreichend ist das allgemeine Interesse des Unternehmers an der Nahrungsaufnahme zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Versicherten.

Anders ist es bei folgenden Fallgruppen:

1) Zubereitung von Mahlzeiten als betriebliche Tätigkeit (Koch) oder aufgrund arbeitsvertraglich vereinbarter Nebentätigkeit: Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII stehen Personen, die aufgrund eines Arbeits-, Dienst- oder Lehrverhältnisses als Koch tätig werden, bei dieser Arbeit einschließlich aller Nebenverrichtungen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Ist ein Arbeitnehmer aufgrund einer schriftlichen arbeitsvertraglichen Nebenvereinbarung verpflichtet, die Mahlzeiten für sich und übrige Arbeitskollegen zuzubereiten, so besteht hierbei ebenfalls Versicherungsschutz. Die Zeiten sind als Arbeitszeit anzusehen, für die ein Anspruch auf Entgeltzahlung besteht.

2) Zubereitung von Gemeinschaftsverpflegung: Bei der Zubereitung einer Gemeinschaftsverpflegung ist im Wesentlichen darauf abzustellen, ob diese aufgrund kolle-

giärer Absprache oder auf ausdrücklichen Wunsch des Arbeitgebers erfolgt. Während sich der private Charakter der Essenszubereitung einschließlich aller damit zusammenhängender Nebenverrichtungen nicht ändert, wenn die Arbeitnehmer die Mahlzeiten gemeinsam oder im regelmäßigen Wechsel zubereiten und einnehmen, kann ausnahmsweise Versicherungsschutz bestehen, wenn der Arbeitgeber eine Gemeinschaftsverpflegung nicht nur billigt und fördert, sondern evtl. sogar ausdrücklich wünscht.

Kriterien hierfür sind u. a. die regelmäßige Zubereitung der Gemeinschaftsverpflegung oder die Teilnahme aller Arbeitnehmer.

3) Lebensmitteleinkauf: Nur ausnahmsweise und im Einzelfall besteht bei der Zubereitung von Mahlzeiten Versicherungsschutz. In der Regel sind diese Tätigkeiten dem privaten und persönlichen Lebensbereich des Versicherten zuzuordnen. Die vorbereitenden Tätigkeiten, d. h. auch der Lebensmitteleinkauf vor einer Reise, begründen daher keinen Unfallversicherungsschutz. Sie teilen das rechtliche Schicksal der Essenszubereitung und Essenseinnahme.

Vergessene Energietechnik auf dem Wasser

Schiffsmühlen waren schwimmende Kraftwerke

Vor der Dampfmaschine kam die Energie aus den Wellen der Flüsse

Seit Urzeiten schöpft der Mensch aus Wind und Wasser Energie. Im Mittelalter, vor der Erfindung der Dampfmaschine und den daraus folgenden technischen Fortschritten, war die Schiffsmühle neben Wind- und Wassermühlen eine wesentliche Energiequelle. Wir erinnern daran.

Lebhaft fließende Gewässer waren ideale Zonen für die Schiffsmühlen. Das strömende Wasser bewegte Schaufelräder an schwimmenden Körpern, auf denen die Mühlen ihre rotierenden Kraftkreise zogen. Die Antriebskraft des Wassers garantierte die Unabhängigkeit vom Wetter, das Windmühlen nur bedingt nutzbar machte. Festinstallierte Wassermühlen benötigten für die Entwicklung und Nutzung der Wasserkraft Wehre oder Stauseen.

Die auf den Wellen von Flüssen treibenden Schiffsmühlen waren in der Bauweise jedoch einfach gestaltet. Daher bevölkerten sie die fließenden Gewässer vergangener Jahrhunderte in erheblicher Anzahl. Forschungen in Archiven und Geschichtsbüchern in der Zeit des 16. Jahrhunderts ergaben allein für die Elbe eine Zahl von mehr als 500 Schiffsmühlen. Das Westfälische Industriemuseum erinnerte gerade mit einem Vortrag im Schiffshebewerk Henrichenburg an sie.

In den folgenden Jahrhunderten steigerte sich der Schiffsverkehr auf den großen Flüssen, die sich zu wichtigen Transportadern entwickelten. Die Schiffsmühlen wurden eine große Gefahrenquelle, weil sie den Schiffsverkehr beeinträchtigten. Die fast vergessene Energietechnik der Schiffsmühlen haben Experten anhand alter Zeichnungen wieder in Erinnerung gebracht. Neuerdings werden diese Mühlen nach alten Plänen nachgebaut.



Blick ins Innere der Schiffsmühle in Magdeburg



Der Nachbau einer Schiffsmühle in Magdeburg, Petriförder, nahe dem Anleger für die Passagierschiffe ist von der Wasserseite sehr gut zu sehen



Eine nachgebaute ungarische Schiffsmühle im Internationalen Mühlenmuseum in Gifhorn



Die ehemalige Bergwerkschiffsmühle lieferte Strom für ein Alaun-Bergwerk. Sie ist jetzt im Schlossgarten von Bad Dübener zu bewundern

Der Ventilator an der Decke drehte auf Höchsttoure. Es half nicht viel. Immer noch, obwohl die Sonne längst untergegangen war, war es im Raum unerträglich heiß und schwül.

Riccardo Marano hatte die Lampe angeknipst und saß arbeitend am Schreibtisch, ein etwas rundlicher Mann in einem verschwitzten weißen Hemd, dessen Ärmel aufgekrempt waren. Doch die Arbeit ging ihm heute Abend nicht von der Hand. Immer wieder ertappte er sich dabei, dass seine Gedanken abirrten und sich mit Alfonso Barbato beschäftigten, seinem Teilhaber.

Nicht immer waren sie ehrbare Geschäftsleute gewesen. Damals, vor fünfzehn Jahren, als sie sich zusammenschlossen, hatten sie nicht mit der Feder gearbeitet, sondern mit dem Revolver. Zuerst in allen großen Städten des Nordens, in Mailand, Turin, Genua, dann in Rom, da war die Ausbeute am größten gewesen, die Wachen waren dort nachlässiger. Dann waren sie hierher in ihre Heimatstadt Catania zurückgekehrt und hatten diese Firma aufgemacht.

Marano fuhr aus seinen Gedanken auf. Alfonso Barbato war eingetreten. Wie immer, ging er zuerst zum Schrank. Er holte die Amaretto-Flasche heraus, die er dort aufbewahrte, dann wandte er sich um.

„Möchtest du auch einen Schluck, Riccardo?“

Er war einen Kopf größer als Marano, ein muskulöser starkknochiger Mann mit stechenden Augen.

Marano schüttelte den Kopf. „Ich trinke nicht.“ „Wie Du

willst“, erwiderte Barbato und füllte sein Wasserglas bis zum Rand. Er nahm einen Schluck, dann setzte er sich auf die Schreibtischkante.

„Nun, hast Du's dir überlegt, Riccardo?“ „Was soll ich mir überlegt haben?“ fragte Marano, obwohl er genau wusste, worum es ging. Seit zwei Wochen kam Barbato immer wieder auf diese Sache zu sprechen.

„Ich zahle dich aus“, sagte Barbato, „und du verschwindest.“ „Nein“, gab Marano zurück, „das tue ich nicht. Du kennst unsere Abmachung. Wir gehören zusammen – auf Gedeih und Verderben.“

Barbato schwang sich vom Schreibtisch herunter und zündete sich eine Zigarette an. „Wir reden noch darüber, Riccardo.“

Dann ging er hinaus. Sein Wagen parkte vor der Tür. Er setzte sich ans Steuer und fuhr zu seiner Wohnung. Dort traf er die nötigen Vorbereitungen.

Er war ein Mann ohne Skrupel, kaltblütig, und nicht einmal der Gedanke an ihre langjährige Freundschaft rief wärmere Gefühle in ihm wach. Er hatte es sich in den Kopf gesetzt, nunmehr alleiniger Inhaber der Firma zu werden – und es war nicht seine Schuld, dass Marano in Abständen von Depressionszuständen heimgesucht wurde – und wenn es mit einem Mann erstmal so weit gekommen ist, dann kann er allerlei Dinge begehnen, dann ist nichts mehr auszuschließen.

Barbato steckte die Pistole ein und lächelte ein fades Lächeln. Die Waffe gehörte Marano, zumindest war sie auf seinen Namen gekauft und eingetragen worden.

Fahrensmann-Krimi



Auf Gedeih und Verderb

OTTAVIO KAIA

Sehr gelassen ging er die Treppe hinunter, trat aus dem großen Portal und ging zu seinem Wagen.

Er wendete den Wagen und fuhr zurück ins Büro. Dort war es genau so, wie er es erwartet hatte. Marano saß noch immer arbeitend am Schreibtisch. Und immer noch war es heiß und schwül im Raum – eine jener Nächte, die schwachen Menschen das Sterben leicht machen.

Alfonso Barbato trat ein, Marano nickte ihm zu, „Hast du was vergessen, Alfonso?“

Barbato gab keine Antwort. Marano hob den Kopf und sah

ihn an. „Was ist los, Alfonso?“ Barbato trat einen Schritt näher, und seine rechte Hand glitt in die Tasche. Mit der linken nahm er sich eine von Maranos Zigaretten und beugte sich über den Schreibtisch. „Gib mir Feuer, Riccardo!“ Marano zog die Schreibtischschublade auf und holte zögernd ein silbernes Feuerzeug heraus. Er schüttelte den Kopf. „Eben hast Du Augen gemacht, Alfonso, wie damals, als Du den Kassierer umlegtest. Feuer willst Du haben?“ Er knipste das Feuerzeug an und hielt seinem Kompagnon die Flamme ent-

gegen. Barbato beugte sich noch weiter vor. Seine rechte Hand fuhr aus der Tasche. Er setzte Marano die Pistole an die Stirn und drückte ab.

Marano zuckte. Barbato griff zu und fing in auf. Behutsam ließ er den Oberkörper des Toten auf die Schreibtischplatte sinken. Ein paar Tropfen Blut sickerten träge aus der Wunde.

Barbato wischte die Pistole sorgfältig ab und drückte sie Marano in die Hand. Dann schüttelte er den Arm, und die Waffe entglitt dem schlaffen Griff und fiel auf den Teppich. Dort ließ er sie liegen. Danach nahm er den Brief aus seiner Tasche, wischte auch ihn säuberlich ab, drückte mit den Fingern des Toten vielfache Spuren darauf und legte ihn dann auf den Schreibtisch.

Als das getan war, trat er einen Schritt zurück und prüfte sein Werk. Er nickte befriedigt und ging hinaus. Voller Zufriedenheit fuhr er nach Haus.

Kommissar Pinna kam erst am nächsten Morgen. Barbato hatte selbst angerufen und erschrocken den Tod seines Kompagnons gemeldet, Pinna sah sich im Raum um, betrachtete sich den Brief und die Waffe, dann sagte er; „Sieht nach einem Fall von Selbstmord aus, Signor Barbato. Offenbar hat Ihr Teilhaber sich die Waffe an die Stirn gesetzt und abgedrückt – in einem Anfall von Schwermut.“

„Ich verstehe das nicht“, murmelte Barbato. „Ich verstehe das nicht!“

„Er ging hinüber zum Schrank und holte die Amaretto-Flasche heraus. Mit ihr und zwei Gläsern kehrte er zum Schreibtisch zurück.“

„Möchten Sie auch einen Schluck, Herr Kommissar?“

Pinna bückte sich gerade und hob die Pistole auf. Er tat dies, indem er einen Kugelschreiber in den Lauf schob. So blieben die Fingerabdrücke erhalten. Barbato grinste in sich hinein.

„Nein, danke“, erwiderte Pinna, „ich trinke jetzt nicht. Aber lassen Sie sich durch mich nicht stören, Signor Barbato. Ich kann gut verstehen, dass Sie jetzt eine Stärkung brauchen.“

Barbato schenkte sein Glas voll und hob es auf. „Riccardo und ich waren Freunde, Herr Kommissar. So ein Verlust geht zu Herzen.“

Er kippte den Amaretto hinunter. Gleich darauf begann er zu husten und zu würgen. Sein Gesicht verfärbte sich. Pinna sprang auf und führte ihn zum Sessel. Dann nahm er den Telefonhörer ab und ließ sich mit dem Polizeiarzt verbinden. Als er den Hörer auflegte, war Barbato tot.

Der Polizeiarzt kam, besah sich den Toten, schüttelte den Kopf fragend: „Hat er in der letzten Zeit etwas zu sich genommen, Signor Pinna?“

„Nichts von Belang“, erwiderte Pinna. „Er trank hier in meiner Gegenwart ein Glas Amaretto. Gleich darauf kippte er um.“

Der Arzt nahm die Flasche und roch an ihr. „Es könnte Zyankali sein. Die Symptome lassen darauf schließen. Aber wer, zum Teufel, hat ihm das Zeug da hineingeschüttelt? Er selbst wohl doch nicht?“

Pinna wandte sich um und deutete auf den toten Marano. „Vielleicht fragen Sie den Doktor. Aber ich fürchte, er wird nicht sehr gesprächig sein.“