

# Der Fahrensmann

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

Wo uns der Schuh drückt

## Gegen Missstände gemeinsam angehen

Immer wieder haben wir im „Fahrensmann“ an dieser Stelle Begebenheiten und Zustände aufgegriffen, die den Fahrensleuten unter den Nägeln brennen: Unzulänglichkeiten, Probleme oder sogar sicherheitsgefährdende Missstände. Und immer wieder haben wir Sie, die Praktiker draußen vor Ort, die jeden Tag mit solchen Ereignissen konfrontiert sind, aufgefordert, uns Ihre Probleme mitzuteilen, uns davon wissen zu lassen. Die Resonanz darauf war manchmal verhalten.

Das ist schade, weil wir auf der anderen Seite immer wieder davon berichten können, dass die von uns angesprochenen Institutionen, Behörden oder Firmen sich an einen Abbau der Unzulänglichkeiten gemacht haben, wenn sie dies erst einmal erkannt und davon unterrichtet sind. Erst in der letzten Ausgabe konnten wir vom raschen Handeln am Schiffshebewerk Niederfinow berichten.

Natürlich können Sie, lieber Leser, jetzt entgegen, dass die Verantwortlichen sich über die sicheren Zustände an ihren Einrichtungen zu vergewissern hätten und vorbeugend etwas tun müssten. Dies ist ja richtig, aber kollektives Jammern, dass die Fahrensleute sowieso immer vergessen würden und dass man ja reden könnte, was man wollte, nützen auch nicht viel. Denken wir nur an das Problem der sicheren Liegestellen. Leider sind noch immer nicht überall die Zustände in Ordnung. Aber oft hat sich – nicht zuletzt auf Initiative des „Fahrensmannes“ und der BSBG – etwas getan.

So arbeiten die von der BSBG initiierten Hafensicherheitskreise kontinuierlich an einer Verbesserung. Mit kleinen Schritten zum Erfolg, heißt

hier die Devise. Und diese Erfolge gibt es. Das können Sie auch dem Bericht auf Seite 4 dieses Fahrensmannes entnehmen. Aber dies ist noch nicht genug. Wir schlagen deshalb eine neue Initiative vor.

Mit kleinen Schritten gemeinsam zum Erfolg. Werden Sie mit uns gemeinsam aktiv. Geben Sie uns konkrete Hinweise, wo etwas nicht in Ordnung ist und wo wir etwas zur Änderung anregen können. Die Technischen Aufsichtsbeamten der BSBG gehen jeder Anregung nach. Und die Kollegen werden dabei – wie in der Vergangenheit – langen Atem beweisen. Oft ist es nämlich so, dass es lange dauert, bis eine bauliche Veränderung möglich und bezahlbar ist. Und nicht immer geht es so schnell, wie auch wir uns dies wünschen. Und bedenken Sie, nicht alle Schritte, die die Mitarbeiter der BSBG gehen, erfolgen in der Öffentlichkeit. Aber steter Tropfen höhlt den Stein.

Packen wir es gemeinsam an. Sie, indem Sie uns auf konkrete Missstände hinweisen und wir indem wir alles unternehmen, was zu einer Verbesserung möglich ist. Schreiben Sie uns, per Post oder schicken Sie uns eine Mail: [fahrensmann@bsbg.de](mailto:fahrensmann@bsbg.de).

## Neues Mitglied im BDB

Die Bündelung der Kräfte in der deutschen Binnenschiffahrt wächst. Im Januar erklärte sich die Sektion Deutsche Binnenschiffahrt der European-River-Transport Union (ERSTU-SDB) bereit, Mitglied im BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt) zu werden.

BDB-Präsident Heinz Hofmann und Karl Müßig (ERSTU-SDB): „Das ist ein wichtiger Schritt, die Interessenvertretung unseres Gewerbes gegenüber Politik und Verwaltung zu bündeln.“

## Vorstandswahlen bei den Frauen in der Binnenschiffahrt

Am 13. März treffen sich die Frauen in der Binnenschiffahrt zur ordentlichen Mitgliederversammlung in Mannheim.

Der Ort wurde deshalb gewählt, weil man sich mit dem Schifferverein Mannheim und anderen Institutionen um die Schiffahrt zu einem Meinungsaustausch treffen will. Im Mittelpunkt der ordentlichen Mitgliederversammlung stehen turnusmäßig Wahlen zum Vorstand. Der Fahrensmann wird in seiner nächsten Ausgabe ausführlich berichten.

## Aus dem Inhalt:

- Anschlussstutzen: Übergangsvorschrift verlängert
- Umgang mit Suchtmitteln im Betrieb
- Hafensicherheitskreise
- Elektromagnetische Felder



## Neues Motorschiff im Einsatz Martin Deymann aus Haren erfüllte sich einen Traum

Am 24. Januar diesen Jahres wurde das neue Gütermotorschiff auf den Namen „AVISO II“ getauft.

Zu diesem Zeitpunkt hatte dieses 110 Meter lange für die

Containerfahrt konzipierte Fahrzeug schon einen weiten Weg hinter sich.

Das Kasko wurde in der Ukraine gebaut. In Millingen (NL) wurden die Hauptmaschi-

ne und verschiedene Hilfsmaschinen eingesetzt. In Hoogezeand wurde das Fahrzeug fertiggestellt und anschließend nach erfolgter Probefahrt nach Haren überführt.

## Rettungsweste bewahrte Bootsmann das Leben

Nach Sturz wurde er lange genug über Wasser gehalten

Anfang des Jahres erhielten wir eine Unfallanzeige, bei der uns im ersten Moment der Atem stockte. Ein Mann war über Bord gegangen. Erst bei weiterem Durchlesen kam eine kleine Entwarnung und am Ende Genugtuung auf. Was war geschehen?

Ein Besatzungsmitglied eines Tankmotorschiffes, das im Unterwasser einer Schleuse morgens losfahren wollte, war beim Lösen der Festmachdrähte. Als er dazu an Land übersteigen wollte, rutschte er aus und fiel zwischen Schiff und schräger Böschung ins Wasser. Zu diesem Zeitpunkt hat kein weiteres Besatzungsmitglied diesen Vorfall bemerkt. Erst nach einigen Minuten kam der Steuermann an der Unglücksstelle vorbei und hörte den im Wasser Treibenden um Hilfe rufen. Er konnte mit Hilfe des Steuermannes an Land gezogen werden und kam, nach Versorgung durch einen Notarzt, mit Unterkühlung zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus.

Was war nun der Grund für die Genugtuung?

Wie aus der ausführlichen Schilderung des Unfallhergangs ersichtlich und auch auf Nachfrage bei der Firma bestätigt, war klar: Das Besatzungsmitglied trug zu diesem Zeitpunkt die geforderte Rettungsweste!

In wieweit die Rettungsweste zum Überleben in dieser Situation beitrug, lässt sich leicht ausrechnen.

Sturz von einem leeren Fahrzeug ins Wasser aus einer Höhe von ca. 3-4 Meter in voller winterlicher Arbeitsbekleidung + Eine Wassertemperatur von um den Gefrierpunkt + Keine Hilfe in unmittelbarer Umgebung + Dunkelheit und Hilflosigkeit. Dies alles summiert sich zum Ergebnis: Der Mann hat viel Glück gehabt! Und nur die angelegte Ret-

tungsweste hat ihm diese Chance gegeben.

Der Familie des Überlebenden wurde eine Menge Leid erspart.

Nach einer Hochrechnung unserer Entschädigungsabteilung hätte dieser Unfall, wäre er tödlich verlaufen, den bei der BSBG versicherten Unternehmen erhebliche Kosten verursacht. Unter den im Augenblick zu Grunde liegenden Leistungsbezügen wären im Laufe der Jahre Kosten entstanden von ca. 700 000 Euro.

Damit tödliche Ertrinkungsunfälle auch weiterhin vermieden werden, ist es unbedingt erforderlich, auch weiterhin auf das Tragen der Rettungsweste zu bestehen. Unternehmer, Schiffsführer und Besatzung müssen gemeinsam diesen Weg gehen.

## „Container bis oben gefüllt“

Im letzten Fahrensmann berichteten wir von der für viele Binnenschiffer noch nicht befriedigenden Situation bei der Entsorgung von Müll.

Dazu erreichte uns von der Hafverwaltung Karlsruhe eine Information, die zeigt, dass auch dieses Problem zwei Seiten hat.

So schreibt der Hafen Karlsruhe: „Die Fahrensleute sollten sich nicht nur wegen mangelnder Müllaufnahmemöglichkeiten beschweren, sondern auch einmal über die eigenen Gewohnheiten, Unsitten und egoistisches Denken selbst nachdenken. Die Schiffsführer sollten ihr Personal dazu an-

halten, den Müll so zu entsorgen wie es im Haushalt üblich ist. Ein 1.100 L-Abfallbehälter wird mit Kisten, Waschpulvertrommeln usw. über Nacht von einem einzelnen Entsorger gefüllt, weil dieser nicht in der Lage ist, diese Gegenstände zu zerkleinern, wie er es auch zu Hause machen würde“.



## Chance für Behinderte im Arbeitsleben Europäisches Jahr für Menschen mit Behinderungen – HVBG stiftet Preis

2003 ist das Europäische Jahr für Menschen mit Behinderungen. Mit zahlreichen Aktionen unterstützen die Berufsgenossenschaften das Anliegen. Unter dem Motto „Teilhabe am Arbeitsleben – Chance für Menschen mit erworbenen Behinderungen“ schreiben die gewerblichen Berufsgenossenschaften in

Deutschland einen Preis mit Gewinn Geldern von insgesamt 25.000 € aus.

An der Ausschreibung können sich Betriebe und Außenstehende mit erfolgreichen Projekten beteiligen, wie sie die Beschäftigungsfähigkeit von Mitarbeitern sichern und wiederherstellen. Das Projekt muss bis Ende August 2003

abgeschlossen sein. Mit den Beispielen guter Projekte wird auch ein Beitrag zur Umsetzung des Rehabilitationsrechts geleistet.

Die Schirmherrschaft des Europäischen Jahres für Menschen mit Behinderung hat das Bundesministerium für Gesundheit und soziale Sicherung übernommen. Dort ist

auch die nationale Koordinierungsstelle angesiedelt.

Eröffnet wurde die Serie von Veranstaltungen Ende Februar in Magdeburg. Schwerpunkte der Aktionen sind Abbau von Benachteiligungen im Alltag, Absicherung des Lebensrechtes für Menschen mit Behinderungen, Soziale Teilhabe statt Pflege, Verhinderung von Gewalt.

Hallo  
Fahrensleute!

**Gesunder  
Frühjahrsputz**

Eis und Schnee, die auch der Schifffahrt besonders in Ostdeutschland in diesem Winter zu schaffen machten, sind vorüber – Frühling liegt in der Luft. Und das bedeutet nicht nur für die Fahrgast-schifffahrt das Schiff wieder aufzuklären und sommerfrisch zu machen. Auch auf vielen Güterschiffen wird jetzt wieder zu Schrubber und Eimer, zu Entroster und später zu Farbe und Pinsel gegriffen, damit das Schiff in neuem Glanz erstrahlt.

Wer diese Aufgabe übernimmt, sollte aber nicht nur sein strahlendes Schiff im Auge haben, sondern auch an seine eigene Gesundheit denken. Dazu gilt es zunächst einen Blick auf die Geräte und Maschinen zu werfen. Sind sie für die jeweilige Tätigkeit geeignet und halten dem rauen Betrieb an Bord Stand? Haben Elektrogeräte ein CE- und GS-Zeichen? Sind die Zuleitungen und Stecker in Ordnung? Werden die Elektrogeräte regelmäßig geprüft?

Und wie sieht es mit den Mitteln aus, die zur Reinigung oder zum Entfernen alter Farbanstriche genutzt werden? Obwohl wir sie im Alltag so oft benutzen, handelt es sich dabei oftmals um Gefahrstoffe. Ob von einem Stoff eine Gefährdung ausgeht, erkennt man unter anderem an der Kennzeichnung, z.B. das gelbe Dreieck mit schwarzem Rand, in dessen Innenfläche eine Hand zu sehen ist, auf die aus einem Glas Flüssigkeit tropft, die auf der Hand eine Verletzung hinterlässt. Es steht für ätzende Stoffe. Ein Blick auf die Verpackung hilft hier weiter.

Wer für die Beschaffung solcher Stoffe zuständig ist, sollte prüfen, ob nicht auch ein weniger gefährdendes Mittel den gleichen Zweck erfüllt. Wenn ein Austausch nicht möglich ist, dann müssen diejenigen, die mit dem Mittel umgehen, darüber unterrichtet werden, welche Gefahren davon ausgehen und wie man sich davor schützen kann. Eine solche Unterweisung muss auch stattfinden, wenn bereits im Vorjahr damit umgegangen wurde, denn oft genug führt die Routine dazu, dass man sich der Gefahren nicht mehr bewusst ist und auf Schutz verzichtet.



Damit sind wir beim nächsten Thema: Wo die Gefährdung nicht auszuschließen oder zu vermeiden ist, muss geeignete Schutzausrüstung zur Verfügung gestellt werden und die Beschäftigten müssen diese auch nutzen. Je nach Tätigkeit können dies sein: eine Schutzbrille (zum Schutz vor wegfliegenden Teilen und spritzenden Flüssigkeiten), eine Schutzmaske (zum Schutz vor austretenden Dämpfen), Gehörschutz (zum Beispiel beim Umgang mit dem Nadelent-roster) oder Schutzhandschuhe (beim Umgang mit hautreizen-

den Stoffen), oftmals auch mehrere dieser Dinge zusammen. Wenn Gefahr des Absturzes über Bord besteht, selbstverständlich auch die Rettungsweste.

Nicht nur die Pflege des Schiffes, auch der ganz normale Frühjahrsputz im Haushalt bedeutet oft Umgang mit Mitteln, die der Gesundheit und ganz besonders der Haut nicht zuträglich sind. Auch hier hilft oft nur der Schutz durch entsprechende Schutzhandschuhe. Und auf jeden Fall der richtige Hautschutz vor der Arbeit und die Reinigung und Pflege danach.

Auch hierzu noch ein Tipp: Wer hochgelegene Flächen oder Fenster reinigt, muss zusätzlich auf die richtigen Aufstiegshilfen achten. Klettereien oder Akrobatik haben schon manchen ins Krankenhaus gebracht. Neben einer geeigneten Leiter verhilft auch das richtige Schuhwerk zu einem sicheren Stand. Wer einen Eimer oder andere Gerätschaften unterzubringen hat, für den sind Haken zum Aufhängen oder Leitern mit einer Abstellfläche hilfreich.

Essen und Trinken während solcher Arbeiten sollten tabu sein. Wenn der kleine oder große Hunger kommt – unterbrechen Sie lieber Ihre Arbeit, reinigen sich die Hände und gönnen sich eine richtige Pause. Vielleicht schon in der Frühlings-sonne.

Dies wünscht Ihnen

*Rigitte*



Auf der „boot“ zu sehen: „Spaßgerät“ auf dem Wasser – nicht immer zur Freude der gewerblichen Schifffahrt

**Zulassung gilt auch fürs Beiboot  
Rundgang über die „boot 2003“ – Rettungswesten verbessert**

**Ob Binnenschiffer, Besatzungsmitglied, Yachtbesitzer, Surf-Freak oder Taucher: Ihr Dorado lag vom 18. bis 26. Januar wieder einmal in den Düsseldorfer Messe-Hallen. Die „boot 2003“ hatte geöffnet, und neben vielformatigen Booten gab es wieder das eine oder andere neue Ausrüstungsstück zu sehen. Innovatives war in diesem Jahr allerdings kaum zu finden. Der „Fahrensman“ machte einen Rundgang.**

Für die Binnenschifffahrt war der Bereich der Arbeits- und Beiboote besonders interessant. CE-Zeichen und Steuer-rad-Symbol sind inzwischen im Markt umgesetzt. Bei der Anschaffung eines Beibootes

gilt nach wie vor die Zulassungspflicht. Wer also ein Boot für den gewerblichen Bereich, als Beiboot oder Arbeitsboot, auch im Bereich von Wasserbaustellen oder der Kiesbaggerei benötigt, darf nur ein zugelassenes Boot nach DIN EN 1914 einsetzen. Also vorher anhand der bei der BSBG erhältlichen Liste informieren, ob das Boot zugelassen ist.

Bei den Rettungswesten gibt es eine kontinuierliche Weiterentwicklung in puncto Komfort und Bedienungs-freundlichkeit. Wichtigste Neuentwicklung sind die neuen Automaten von Secumar und Halkey Roberts. Sie zeigen beide die Betriebsbereitschaft mit rot-grünen Indikatoren und endlich auch die Füllung der CO<sub>2</sub>-Patrone an.

Leider fehlte auf der „boot“ die gemeinsame Präsentation von Arbeitsschutzkleidung für Arbeiten an Bord, Schutzkleidung gegen Unterkühlung bei Sturz ins Wasser und Rettungswesten oder Rettungsmittel zur Ortung – es handelt sich aber im Ernstfall um ein genau abgestimmtes Gesamtsystem.

Leider auch ein Problem: Rettungswesten für den Bereich der See-Schifffahrt unter der EG-Marine-Richtlinie, die mit dem Steuerrad gekennzeichnet sind: Diese Rettungswesten sind Ausrüstung für Seeschiffe und keine persönliche Schutzausrüstung. Sie dürfen daher im gewerblichen Arbeitsschutz nicht benutzt werden. Hierfür gilt ausschließlich das CE-Zeichen.

**Neues Polizeiboot auf dem Rhein unterwegs  
16,5-Meter-Boot für Rheinland-Pfalz**

Eines der modernsten Streifenboote in Deutschland wurde im Dezember in St. Goar (Mittelrheintal) an die rheinland-pfälzische Wasserschutzpolizei übergeben. Das Boot wurde vom Staatsminister des Innern, Walter Zuber, feierlich in Dienst gestellt und erhielt den Namen „WSP 19“. Der Minister wünschte dem Schiff und seiner Besatzung „allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

Das Boot wird seinen Heimat-hafen in St. Goar haben und zumeist zwischen Bacharach und Osterspai patrouillieren, aber bei Großeingätzen landesweit zum Einsatz kommen.

Der Neubau hat rund 730.000 € gekostet und ermöglicht den Austausch eines

alten, nicht mehr zeitgemäßen und vor allem unwirtschaftlich gewordenen Streifenbootes.

Das neue Boot ist aus Aluminium gebaut und mit leistungsstarken und umweltfreundlichen Dieselmotoren mit einer Gesamtleistung von ca. 735 kW (1.000 PS), Echolot sowie modernster Kommunikationstechnik für den Einsatz zu jeder Tages- und Nachtzeit ausgestattet. Ein modernes Radar unterstützt die nautische Führung bei Nacht und Nebel.

Dank hervorragender Fahreigenschaften sind Einsätze auch unter schwierigsten Wetterverhältnissen möglich. Bei einem Unglück auf dem Rhein können Personen mit einer Bergeplattform und einem Kran geborgen werden.



Vom Heimathafen St. Goar aus ist die WSP 19 auf dem Rhein unterwegs

**Anschlussstutzen:  
Verlängerung der Übergangsvorschriften**

In unserer letzten Ausgabe (FA 4/2002 Seite 2) berichteten wir über das Ende der Übergangsvorschrift für den Einbau von Anschlussstutzen nach der Europäischen Norm EN 12827. In der Zwischenzeit wurde die Übergangsvorschrift auf Drängen des Gewerbes und seiner Verbände um ein Jahr verlängert.

Zum einen will man dem Gewerbe die notwendige Zeit einräumen, den gleichfalls geforderten Einbau von Überfüll-sicherungen und die damit verbundene Herstellung der Gasfreiheit in den Tanks, die dazu notwendig ist, zu ermöglichen. Zum anderen muss abgewartet werden, ob eine notwendige Einigung über eine allseits verbindliche Norm zustande kommt.

Damit soll vermieden werden, dass von Land zu Land oder gar von Firma zu Firma unterschiedliche Systeme Anwendung finden. Firmen mit Bunkerbooten, die bereits versuchen den Forderungen nachzukommen, müssen aufwändige Umbauten in doppelter Ausführung durchführen.

Das Gewerbe dürfte für eine schnelle Entscheidung dankbar sein, damit die notwendigen Umbauten bei nächster Gelegenheit getätigt werden können und nicht am Ende des Jahres unter Zeitdruck.

**Einsatzbereitschaft lässt sich leichter überprüfen**

**Rettungsweste: Kontrolle der Automatik mit einem Blick**

Die Firma Bernhardt Apparatebau in Wedel hat die in der Binnenschifffahrt gebräuchliche Secumatic-Rettungsweste weiterentwickelt. Zur einfacheren Überprüfung der Einsatzfähigkeit der Auslöseautomatic wurde die neue Window-Rettungsweste mit der Secumatic 4001 S Automatic modifiziert.

Nach Angaben der Herstellerfirma können jetzt an einem einzigen Indikator sämtliche Funktionen der Automatik kontrolliert werden. Es wird angezeigt, ob eine Auslöse-Tablette eingelegt ist, bei deren Zerfall im Wasser die Vorrichtung aktiviert wird. Außerdem ist zu erkennen, ob die Kohlendioxid-Patrone korrekt eingesetzt wurde, mit deren Gas der Schwimmkörper aufgeblasen wird. Weiter ist zu sehen, ob diese Patrone gefüllt oder leer ist.

Ergänzt wird diese Technik durch „WINDOW“, das Kontroll-Fenster, das die Benutzerfreundlichkeit erhöht. Durch das Klarsichtfenster in der Schutzhülle ist der Zustand der Auslösevorrichtungen zu kontrollieren ohne die Weste öffnen zu müssen. Von Vorteil sind auch die praktischen

**Mit Preis belohnt**

Reißverschluss-Taschen an der Westenvorderseite, das weiche Nackenfleece und die Transporttasche, die gleichzeitig als Verpackung der Weste dient, so berichtet die Firma.

Für diese Neuerungen wurde die Firma mit dem Design-Preis DAME (Design Award METS) in der Kategorie Ret-

tungsmittel in Amsterdam ausgezeichnet.

Wie wichtig die Wartung und Prüfung der Rettungsweste ist, zeigt auch eine Meldung des Fachverband Seenot-Rettungsmittel. Danach weisen etwa 17 Prozent der gewarteten Rettungswesten derart schwere Mängel auf, dass die Rettungsweste im Notfall überhaupt nicht funktioniert hätte. Auch wenn dieses Ergebnis nicht vorbehaltlos auf die gewerbliche Binnenschifffahrt übertragen werden kann, so sollte diese hohe Quote defekter Rettungswesten auch uns nachdenklich stimmen. Falsche vermeintliche Sicherheit kann im Ereignisfall das Leben kosten.

Also: Vor Nutzung der Westen Einsatzbereitschaft überprüfen und Wartungsintervalle einhalten.

**BGen fürchten Asbest-Katastrophe**

Schlimme Prognosen über die zu erwartenden Todesfälle aufgrund der durch Asbest verursachten Berufskrankheiten: Dr. Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer des HVBG der gewerblichen Berufsgenossenschaften, befürchtet Gesamt-

aufwendungen von mehr als zehn Milliarden Euro: „Das Maximum der Fallzahlen erwarten wir zwischen 2005 und 2015.“

Breuer schätzt die Sterbefälle bis 2020 auf 20 000. Allein 2001 waren 931 Tote zu verzeichnen, seit 1980 wuchs die

Zahl der Asbest-Toten auf über 11 000 an. Asbestopfer, deren Schädigung als Folge beruflicher Belastung nachgewiesen ist, werden in Deutschland, so Breuer, „gerecht entschädigt, ohne dass betroffenen Unternehmen die Pleite droht.“

● **Alkohol – die legale Droge**

● **Erhöhtes Unfallrisiko**

● **Hilfestellung anbieten**

# Umgang mit der Droge Alkohol

Alkohol ist seit Jahrtausenden bekannt und in Gebrauch. Der Alkoholverbrauch liegt in Deutschland zur Zeit bei ca. 11-12 Liter reinen Alkohols pro Einwohner. Alkohol wird wegen seiner Wirkung getrunken – bereits kleine Mengen greifen in den natürlichen Ablauf des Körpers ein. Wahrnehmung, Stimmungen und Gefühle werden beeinflusst. Dabei liegen positive und negative Einflüsse eng beieinander.

So kann ein Glas Wein ein stimmungsvolles Abendessen abrunden, aber auch viele vermeidbare Unfälle sind auf Alkoholeinfluss zurückzuführen. Wer häufig und größere Mengen Alkohol zu sich nimmt, riskiert schwerwiegende Erkrankungen und läuft Gefahr, körperlich und seelisch abhängig zu werden. Aufklärung, die diesen Zusammenhang verdeutlicht und die Hilfestellung

## Leistung sinkt

gen für Gefährdete sind deshalb zwingend notwendig.

Alkohol hat kurzfristige Wirkungen. Diese treten bereits beim Konsum geringer Mengen auf. So ist bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille die Sehleistung eingeschränkt, die Reaktionszeit auf optische und akustische Reize verlängert, es kommt zu einer Verminderung der manuellen Geschicklichkeit. Diese Leistungseinbußen nehmen mit einer Zunahme der Alkoholmenge im Blut drastisch zu. Bereits bei 1,0 Promille ist die Konzentration, die Aufmerksamkeit, das Seh- und

Hörvermögen deshalb schon erheblich gestört. Es kommt zu Sprach- und Gleichgewichtsstörungen.

Die Folge sind Unachtsamkeit, verzögerte Reaktionen, Fehleinschätzungen, aber auch riskante Verhaltensweisen, erhöhte Risikobereitschaft und die Umgehung oder Missachtung von Vorschriften.

Gerade in einer hochtechnisierten Arbeitswelt, beim Bedienen von Maschinen oder beim Umgang mit bestimmten Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen ist volle Konzentration und gute Reaktionsfähigkeit notwendig. Auch in der Binnenschiffahrt, wo dies sowohl für die Schiffsführung, aber auch für die Tätigkeit an Deck gilt. Alkoholbedingte Probleme beim Gleichgewicht und die Gangabweichungen stellen aufgrund der Besonderheiten der Binnenschiffahrt ein zusätzliches Risiko dar.

Durch die beschriebenen Leistungseinbußen steigt die Unfallgefahr. Aber auch dort, wo es nicht unmittelbar zu einem Unfall kommt, wird durch die geminderte Leistungsfähigkeit das Arbeitsergebnis schlechter, die Effektivität eingeschränkt und dadurch das Betriebsklima negativ belastet.

Vor diesem Hintergrund darf Suchtmittelmissbrauch kein Tabu-Thema sein.

Man geht davon aus, dass etwa fünf Prozent der Beschäftigten abstinent leben, 80 Prozent sogenannte Normal-Konsumenten sind, zehn Prozent der Beschäftigten alkoholgefährdet sind und rund fünf Prozent alkoholabhängig krank.

Anzeichen für eine Alkoholgefährdung können sein:

- starke Leistungsschwankungen,
- mangelnde Konzentrationsfähigkeit,
- Unzuverlässigkeiten,
- Unfähigkeit, Kritik anzunehmen,
- Selbstüberschätzung,
- Zuspätkommen oder Abwesenheit vom Arbeitsplatz während der Arbeitszeit,
- Kurzerkrankungen,
- Vernachlässigung oder gesteigerter Aufwand für Körperpflege und Kleidung,
- Schweißausbrüche, Zittern, Alkoholfahne bzw. deren Überdeckung durch Pastillen o. ä.

### Wie kann man helfen?

Wichtig ist ein Gespräch, in dem man dem Kollegen oder der Kollegin, dem Mitarbeiter vermittelt, dass man Veränderungen wahrgenommen hat und sich Sorgen darüber macht, dass man ihm/ihr helfen will.

## Fünf Prozent gelten als krank

Dabei gilt es zu wissen, dass Suchtkranke/Suchtgefährdete ihre Krankheit nicht wahrnehmen wollen und auch so reagieren. Davon darf man sich als Vorgesetzter/Kollege nicht abschrecken lassen, sondern dennoch das Gespräch unter vier Augen suchen und Hilfe (Gang zu einer Selbsthilfegruppe/Therapie) anbieten.

Entscheidend ist, dass man nicht wegsieht, sondern dem Betroffenen das Gefühl gibt, ernst genommen zu werden und Hilfe angeboten zu bekommen.

Dieses Anbieten von Hilfe ist in einem Betrieb leichter, wenn es ein für alle nachvollziehbares Verfahren gibt, wie in Gefährdungsfällen mit den Betroffenen umgegangen wird. Möglich ist dies zum Beispiel über eine Betriebsvereinbarung.

## Prävention im Betrieb

### Sind alle gefährdet?

Die Ursachen für ein Abgleiten in die Sucht sind vielfältig. Oft stellen Lebenskrisen wie der Tod eines Angehörigen, Trennung oder Konflikte mit dem Partner, finanzielle Probleme oder Sorge um die Existenz oder den Arbeitsplatz die Weichen für den Weg in die Abhängigkeit.

Auch bestimmte Arbeitsbedingungen wie monotone oder sozial isolierte Arbeitsplätze, ständiger negativer Stress, Überforderung, Verantwortungsdruck, belastende äußere Arbeitsbedingungen können zu Risikofaktoren werden.

Prävention ist deshalb auch eine betriebliche Aufgabe. Sie ist möglich über Aufklärung zu den Folgen von Suchtmittelgebrauch, Hilfsangeboten des Betriebes für Betroffene, aber auch durch Regelungen zum Umgang mit Suchtmitteln, Angebote zur Gesundheitsförderung und Stresskompensation allgemein. Man kann vieles tun.

## Leistungsminderung und Unfallgefährdung durch Alkoholeinfluss



Weitere Informationen enthält Heft 15 der Reihe – Sicherheit für Sie –: „Droge Alkohol“, aus dem wir die Tabellen mit Genehmigung des Universum Verlags entnommen haben.

## Suchtprobleme nicht verleugnen Fachtagungen an vier Orten boten viele Informationen

Suchtprobleme im Betrieb, so lautete im vergangenen Jahr das Thema der gemeinsamen Fachtagungen für Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte. Zugegeben, im ersten Ansatz wird jeder sagen „Wir haben keine Probleme“. Aber Hand aufs Herz, stimmt diese Aussage wirklich? Der Technische Aufsichtsdienst der BSBG war anderer Meinung und bot das sicher nicht so einfach abzuhandelnde Thema an.

Die Teilnehmer der Veranstaltungen in Mannheim, Duisburg, Hamburg und Berlin bestätigten im Verlauf, dass über dieses Thema auch in unserem Gewerbebereich viel zu selten gesprochen wird. Das Motto, „Was nicht sein soll, das darf nicht sein“ wird leider allzu schnell genutzt, hieß es. Auch in der Binnenschiffahrt



Renate Bantz, Referentin der BSBG.



Informationen über betriebliche Prävention gab Brigitte Juliane Heesen.

wird zu häufig festgestellt, dass durch den Missbrauch von Alkohol und Drogen und nicht zuletzt durch die Einnahme von Medikamenten der sichere Verkehrsweg „Wasser“ unsicher werden kann. Was ist los mit einer Besatzung, die sich und ihre wertvolle Fracht gefährdet, wenn sie alkoholisiert ihre Tätigkeit an Bord ausübt?

In den Fachtagungen informierten die Referenten, allen voran Brigitte Juliane Heesen aus Duisburg, über betriebliche Hilfsprogramme und Präventionskonzepte. Sie boten Handlungshilfe an, um bereits bei ersten erkennbaren Anzeichen den Betroffenen zur Seite stehen zu können. Ist es doch nicht einfach, einen Mitarbeiter auf einen Sachverhalt anzusprechen, den er nicht freiwillig zugeben möchte. Wir alle müssen diesen Schritt erlernen,

um Suchtkranken aus ihrem Teufelskreis herauszuhelfen.

Hautnah und eindrucksvoll war hierzu der Vortrag eines Vertreters von Synanon, einer Selbsthilfeeinrichtung in Berlin, der von seiner eigenen Betroffenheit berichtete. Er sprach Worte aus, die man eigentlich nicht hören möchte. Begriffe wie Saufen, Kiffen, Ecstasy, Hasch und LSD standen plötzlich im Raum und ein Alltag, der jedem von uns bekannt ist. Wir alle kennen diese Begriffe nicht nur aus dem „Tatort“ vom Sonntag. Er machte deutlich, dass wir beim ersten Erkennen von möglichen Suchtproblemen die direkte Aussprache anstreben müssen. Er machte aber auch Mut, dass der Ausstieg möglich ist und gelingen kann.

Weitere Adressen unter [www.bsbg.de](http://www.bsbg.de).



Alkohol, hat bei der Arbeit – auch bei Büro-Arbeit – nichts zu suchen.



Manchmal versteckt, manchmal offen: Alkohol am Arbeitsplatz ist stets problematisch.

# Hafensicherheitskreise suchen Lösungen

## BSBG hofft auf mehr Mitarbeit von Firmenvertretern

Ein Gefährdungspunkt für die Besatzungen der Binnenschiffe ist der Schnittpunkt Schiff-Land. Dies lässt sich objektiv anhand des Unfallgeschehens belegen, aber auch die Betroffenen selbst kommen zu dieser Einschätzung, wie die Befragung der Gmünder ErsatzKasse ergeben hat (Gesundheitsbericht Binnenschiffer). Änderungen an dieser Schnittstelle sind nicht immer einfach zu erreichen, da die Zuständigkeiten weder im Verwaltungsbereich der Häfen noch in der Verantwortung und der Überwachung klar geregelt sind. Jetzt sollen Hafensicherheitskreise zu einer Verbesserung beitragen.

Die BSBG versucht schon seit Jahren, bei Bau, Umbau und Unterhaltung der Häfen und Liegeplätze beratend tätig zu sein. Im Frühjahr 2001 fand im Rahmen der Schulung der Versicherten-Vertreter in den Organen der BSBG eine Podiumsdiskussion mit Vertretern aller für die Arbeitssicherheit zuständigen Behörden im Hamburger Hafen statt (Der Fahrensman berichtete). Durch das Ergebnis der Diskussion angeregt und ermutigt,

begann die BSBG im ganzen Bundesgebiet Hafensicherheitskreise zu gründen.

Hafensicherheitskreise wurden inzwischen in den Häfen Bremen, Hamburg, Rostock, Friedrichsfeld-Emmelsau-Voerde, Emden, Koblenz-Bendorf-Andernach und Magdeburg, an den Lade- und Löschstellen im Kreis Minden-Lübbecke eingerichtet. Auch in Berlin ist ein Kreis aktiv, allerdings ist hier die lokale Abgrenzung noch nicht festgelegt. Es gibt hier nur

### Unterschiedliche Fortschritte

zwei große Hafenbetreiber, jedoch 13 Häfen, in denen fast 200 Unternehmen tätig sind. Zum Teil konnte auf frühere Aktivitäten zurückgegriffen werden. In manchen Häfen existierten auch schon – außerhalb der Aktivitäten der BSBG – sogenannte Hafenstammatische oder Hafenvereine, in denen sich die Beteiligten zu regelmäßigen oder unregelmäßigen Treffen fanden, ohne jedoch speziell über Sicherheitsprobleme zu sprechen. In

vielen Häfen waren aber zu Beginn unserer Tätigkeiten keine nutzbaren Strukturen vorhanden.

In einigen Häfen konnte sofort mit gezielter Arbeit begonnen werden, da mit dem Anliegen, die Sicherheit zu verbessern, offene Türen eingegangen wurden. In anderen Häfen musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Hafenamt bzw. -betreiber, WSP, Gewerbeaufsichtsamts bzw. Amt für Arbeitsschutz, z.T. Feuerwehren und andere Berufsgenossenschaften sowie jeweils die wichtigsten ansässigen Firmen wurden schriftlich oder telefonisch über das Vorhaben informiert. In der Regel konnte dann zunächst ein Teil der Behörden oder Institutionen für ein erstes Treffen oder eine Bereisung gewonnen werden.

Zur Zeit machen die Arbeiten in den Häfen unterschiedliche Fortschritte. Fast überall gibt es feste Termine für die jeweils nächste Besprechung, Begehung oder Bereisung.

Die Behörden schicken zu den Veranstaltungen fast immer Vertreter, die ortsansässigen Unternehmen tun sich da schon schwerer. Hier kann

leider noch nicht von einer kontinuierlichen Teilnahme gesprochen werden. Aber gerade die Mitarbeiter der Hafenbetriebe müssen beim Umschlag mit den Beschäftigten der Schifffahrtsunternehmen zusammen arbeiten. Eine Beteiligung von Vertretern der Betriebs- bzw. Personalräte wird ebenfalls immer angeregt, hat aber bisher noch nicht stattgefunden.

Inzwischen sind die Bemühungen der BSBG bei allen Beteiligten auf positive Resonanz gestoßen. Dies führt zwar nicht unbedingt zur aktiven Teilnahme, aber es gibt doch Rückenwind bei den weiteren Schritten. Die Mitarbeiter der BSBG werden heute häufiger als früher zu Veränderungsmaßnahmen im Hafen um Ratschlag oder Meinung

### Beteiligung in Planungsphase

gefragt. Dies führte in mehreren Fällen zur Verbesserung der Festmache- und Übersteigmöglichkeiten im Bereich von Umschlags- und Liegeplätzen. Ausschlaggebend für die Beteiligung der BSBG, aber auch für die Vernetzung des Informationsflusses bei den übrigen Behörden und z.T. auch den Firmen, ist vor allen Dingen, dass sich die Beteiligten nun kennen und sich persönliche Kontakte vertiefen. Siehe auch den nebenstehenden Bericht.

Als Fazit und Ausblick lässt sich sagen:

Mit der bundesweiten Aktion zur Hebung des Sicherheitsstandes in den Binnenhäfen, durch die Aktivierung und Beteiligung aller Betroffenen ist das Ziel die Schnittstelle Schiff-Land sicherer zu gestalten, ein ordentliches Stück näher gekommen. Bei Neu- und Umbauten wünscht sich die BSBG noch mehr, bereits in der Projektphase einzusteigen, damit ohne großen späteren Aufwand das Anliegen berücksichtigt werden kann.

Erstrebenswert sind solche Hafensicherheitskreise in möglichst vielen Häfen. Ob dies möglich ist, hängt auch von der Personalsituation bei der BSBG ab. Vorrangiges Ziel ist es deshalb, die vorhandenen Kreise zu festigen und auszuweiten.



## Harburger Wasserschutz bezog neues Gebäude

Ein neues Gebäude hat die Wasserschutzpolizei in Hamburg-Harburg im November bezogen. Darin ist jetzt Platz für drei Dienststellen. In dem fünfgeschossigen Bau sind neben dem Wasserschutz-

kommissariat 3 der Ausbildungs- und Einsatzzug der WaPo und die Bediensteten untergebracht, die die Dienstboote in Schuss halten. Die Anschrift lautet: Am Überwinterungshafen 1.



Auch heute noch für die Schifffahrt aktiv: Mitglieder des Schiffervereins bei der Restaurierung des Museumsschiffs Oscar Huber.

## 110 Jahre Homberger Schifferverein

Hilfsbereit zu jeder Zeit – das ist seit 110 Jahren die Losung des Homberger Schiffervereins von 1892, der im Oktober letzten Jahres sein Jubiläum feierte.

Der Rückblick zeigt schon im zehnten Jahrhundert ein wackeres Handelsvölkchen am Rheinufer des Homberger Werth. Der große Fluss lud zu Touren ein, abwärts bis nach Nijmegen, Dordrecht oder gar Rotterdam.

Fischfang und Handelsfahrten gingen ineinander über. Aus den Fischern wurden geräumige Frachtkähnen, stromaufwärts an den Ufern von Pferden gezogen.

Als die Schifffahrt auf dem Rhein durch die Dampfmaschine zur Gewinn bringenden Industrie erblühte, wucherten sich stolze Dampf- und Schleppboote durch die Wellen. Geladen hatten die Frachter

Kohle aus Bergwerken des Ruhrorter Industriekapitäns Franz Haniel, der wie auch andere Großunternehmen eigene Schiffsflotten unterhielt.

Diese mächtige Konkurrenz zwang die Homberger Fahrensleute zum Verbund. So gründete Fritz Heimberg mit Kameraden 1892 den Schifferverein Homberg – als Sammelbecken zur Geselligkeit und als soziale Einrichtung.

Erkrankte Fahrensleute erhielten ein Tagegeld von 0,50 Reichsmark, Hinterbliebene konnten mit dem Sterbegeld des Schiffervereins die ersten schweren Wochen ohne den Ernährer bewältigen.

Der Verein zählte im ersten Jahr 87 Mitglieder, zum 40-jährigen Bestehen 1932 waren es 318. Heute halten 360 Schiffer dem Verein die Treue, darunter 27 Frauen.

## Abweiser wird repariert

Es war an einem Adventstag in 2002 als die BSBG von einem Beinaheunfall im Berliner Hafen erfuhr. Es wurde berichtet, dass im Kraftwerk Reuter sowohl für die Besatzungen wie für die Wasserfahrzeuge erhebliche Gefahr besteht, weil die Abweiser am Entladekai entweder fehlen oder beschädigt sind. Deshalb hatte ein Partikulier beim Anlegen seines Schiffes beinahe mit der Bergplatte unter der hervorstehenden Betonkante der Kaimauer festgehangen. Seine Ehefrau sagte, dass zahlreiche alte Beschläge von der Kaimauer abstehen und für Besatzungsmitglieder, die auf dem Gangbord laufen, eine erhebliche Verletzungsgefahr darstellen würden.

Am 10. Januar fand mit dem zuständigen Technischen Aufsichtsdienst der Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik und natürlich mit den verantwortlichen Mitarbeitern der BEWAG zum Sachverhalt eine Beratung statt. Dabei stellte sich heraus, dass in der Vergangenheit durch unsachgemäße Schiffsmanöver, die ehemals vorhandenen Abweiser beschädigt worden waren.

Erfreulicherweise sagten die verantwortlichen Mitarbeiter eine sofortige Beseitigung der Mängel zu, denn vorbeugen ist besser als heilen. Die vorbereitenden Arbeiten haben begonnen.

Für die schnelle und unkomplizierte Bearbeitung sagen wir vielen Dank.



Im unteren Teil (Stahlwand) fehlen die nötigen Abweiser.

## BSBG unterstützt Sicherheitstraining

Straßenverkehrsunfälle sind im Vergleich zu betrieblichen Unfällen viel häufiger mit schweren Verletzungsfolgen verbunden. Die Prävention im Bereich der Straßenverkehrsunfälle ist deshalb eine besondere Herausforderung. Neben der Information und Motivation von Verkehrsteilnehmern zu sicherem Verhalten im Straßenverkehr durch Broschüren, Filme, Aktionstage und Werbespots erreichen gerade Sicherheitstrainings ein hohes Maß an Verhaltensänderung bei den Teilnehmern.

In Diskussionsgruppen und anschließend unter fachkundiger Leitung mit dem eigenen Fahrzeug werden die Teilnehmer für Gefahren sensibilisiert und lernen die eigenen und die Grenzen ihres Fahrzeugs kennen und trainieren grundsätzli-

che Handlungsabläufe zur Vermeidung und Bewältigung kritischer Situationen. Die eigenen praktischen Erfahrungen aus einem solchen Sicherheitstraining bleiben besser in Erinnerung.

Ab sofort beteiligt sich die BSBG an den Kosten für ein solches Pkw-Sicherheitstraining, und zwar für den Grundkurs nach den Grundsätzen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Die Teilnehmer müssen Versicherte der BSBG sein und zu einem hohen Anteil ihrer Arbeitszeit mit dem Pkw im Außendienst tätig sein. Die Kosten für das o.g. Training werden für Personen bis zu 25 Jahre ganz übernommen, für Ältere wird ein Zuschuss von 50 € gewährt.

Wer Interesse hat, kann sich ab sofort unter Tel.-Nr. 0203/



Durch ein Sicherheitstraining erleben die Teilnehmer kritische Situationen zu erkennen und sie im Alltag zu verhindern oder zu bewältigen.

2952-153, Fax-Nr. 0203/2952-135 sowie E-mail: itappert@bsbg.de melden.

Nach Prüfung der Voraussetzungen für eine Kostenüber-

nahme und nach Erhalt der Rechnung werden dem Teilnehmer die Kosten entsprechend der o.g. Vorgaben erstattet.

## Mehr Bewegung für Kinder und Erwachsene gefordert

Viele Probleme bei Erwachsenen haben ihren Ursprung in der Kindheit. Deshalb lässt eine Studie aufhorchen, wonach jeder dritte ABC-Schütze unter Muskel- und Haltungsschwächen, Koordinationsstörungen, emotionalsoziale Störungen oder Übergewicht leidet. Als Ursache dafür wird die Zeitkrankheit „Bewegungsmangel“ angesehen. Passend zum Motto des letzten Weltgesundheitstages „Gesund leben – in Bewegung bleiben“ informiert die „Aktion Gesunder Rücken“ über richtige Bewegungstherapien und Vorbeugemaßnahmen, auch für Erwachsene.

## Ideenwettbewerb der BGF „Gesund und Sicher 2003“

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen geht mit ihrem Ideenwettbewerb „Gesund und Sicher“ in die zweite Runde. Ziel ist es den Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Betrieben der BGF zu verbessern. Für gute Ideen aus dem Bereich der Technik und Organisation sind auch in diesem Jahr Preisgelder in Höhe von insgesamt 50.000 Euro ausgeschrieben.

Mitmachen kann jeder, der eine Idee einbringt, die den Versicherten der BGF zu Gute kommt.

Einsendeschluss ist der 31. Mai 2003.

Weitere Informationen unter [www.bgf.de/geistesblitz](http://www.bgf.de/geistesblitz).

## Neue Mitarbeiter in Hamburg und Berlin

Die Verkleinerung der deutschen Binnenflotte in den vergangenen Jahren hatte auch Einfluss auf das Personal des Technischen Aufsichtsdienstes. Er ist fast auf ein Drittel seiner ehemaligen Größe geschrumpft. Um in Zukunft aber die verbliebene Flotte fachkundig betreuen und beraten und so den Präventionsauftrag erfüllen zu können, wurden im Vorjahr wieder neue Aufsichtspersonen (besser bekannt unter dem Titel „Technischer Aufsichtsbeamter“) eingestellt.

In Hamburg haben Albrecht Filitz und Michael Hein und in Berlin Andre Heger ihre Ausbildung begonnen.

Alle drei sind Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Schiffbau bzw. Schiffsbetriebstechnik und erfüllen somit die



Sie sind die neuen Mitarbeiter im Technischen Aufsichtsdienst: (von links) Michael Hein, Albrecht Filitz und André Heger

Voraussetzung, später auch als Sachverständige der SUK anerkannt werden zu können. Davor müssen sie jedoch noch die Prüfung zur Aufsichtsperson bestehen, auf die sie derzeit durch intensive Ausbildung

bei der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, aber auch bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften vorbereitet werden.

## Schulungsplan 2003 der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft

Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen		
Zielgruppe/Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
<b>Unternehmer und Führungskräfte</b>		
Gewinnoptimierung durch Arbeits- und Gesundheitsschutz	2. Halbjahr 2003	
<b>Fachkräfte für Arbeitssicherheit</b>		
Fortbildungsseminar „Zeitgemäße Arbeitsplatzbedingungen“	05. 05. bis 07. 05. 03	Sellinghausen
<b>Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte</b>		
Fachtagung Nord	10. 11. bis 11. 11. 03	Hamburg
Fachtagung West	13. 11. bis 14. 11. 03	Duisburg
Fachtagung Süd	19. 11. bis 20. 11. 03	Mannheim
Fachtagung Ost	24. 11. bis 25. 11. 03	Berlin
<b>Sicherheitsbeauftragte</b>		
Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	07. 04. bis 11. 04. 03	Sellinghausen
Fortbildungsseminar	03. 11 bis 05. 11. 03	Sellinghausen
<b>Betriebsratsmitglieder</b>		
Fortbildungsseminar „Zeitgemäße Arbeitsplatzbedingungen“	19. 05. bis 21. 05. 03	Sellinghausen
<b>Berufsanfänger/Auszubildende</b>		
Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	15. 09. bis 26. 09. 03	Duisburg
<b>Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie</b>		
Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit / Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	17. 11. bis 19. 11. 03	Bodensee

Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
Workshop Rettungsweste	21. 05. bis 23. 05. 03	Sellinghausen
Workshop Rettungsweste	06. 10. bis 08. 10. 03	Sellinghausen
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	16. 06. bis 18. 06. 03	Duisburg
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	08. 12. bis 10. 12. 03	Duisburg
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	23. 06. bis 24. 06. 03	Duisburg
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	01. 12. bis 02. 12. 03	Duisburg
Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	30. 04. 03	Duisburg
Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	07. 11. 03	Duisburg
Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	03. 12. 03	Duisburg
Unterweisung von Mitarbeitern	18. 03. bis 20. 03. 03	Sellinghausen

Erste Hilfe und Fortbildung 2003		
Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
Grundseminar	02. 06. bis 03. 06. 03	Duisburg
Grundseminar	24. 11. bis 25. 11. 03	Duisburg
Training	04. 06. 03	Duisburg
Training	26. 11. 03	Duisburg

Teilnahmebedingungen: Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Binnenschiffahrts-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: Binnenschiffahrts-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.

## Mitmachen und gewinnen

Vorhersage, Ankindigung	Gewürz-pflanze	Blasinstrument	Heuhler	Schnorner	Meute, Schar	Gegenstück, Ergänzung	Gewürz	Werkstoff	bibl. König	Schmuckstück	
→	↓	↓	↓	↓		Gürtling des Herdfeuers	→			↓ 2	
Abendmahlbrote	→				7	Stern im Adler	→				
Westfälische Stadt	→				europ. Strom	→			Bruder Jakobs		
Singvogel	→	10			Spielblatt	Fluss zur Donau	→		8		
Substanz im Körnchenform		langames Musikstück			Schussgeräusch	→			afrik. Runddorf		
→	↓			3		lebenswichtiger Wirkstoff		Ufermauer	→		
Einfall, Gedanke	→				Käsesorte	↓	slechter Leumund			11	
Posse, Torheit	→				↓			Teil des Auges	franz. Artikel	ein Erdteil	Schopf, Haarbüschel
Lichtbrecher	Kleidungsstück	Singvogel	Destillationsprodukt	→							
→	↓	↓	6		Frauenkurzname	Papagei	→		nicht weit		
→					Seebad in Florida	↓			afrik. Strom	→	
Wasserfahrzeug	4	Gebetschluss	→			Staat im Nahost	→				
Heilverfahren	→				Ackergränze	→		Vorfahr			5

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

Die Buchstaben von 1- 11 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

**Einsendeschluss:**  
30. April 2003

**Auflösung aus Fahrensman 4/2002:**  
**GESUNDES-ESSEN**

### Gewinner aus 4/2002

1. Preis Simone Link € 50,-

MS Patrick  
46495 Rheinberg

2. Preis Olaf Albrecht € 25,-

Esso Bunker GmbH  
22767 Hamburg

3. Preis Christian Koepfen € 25,-

MS Dintel  
13581 Berlin

4. Preis Markus Reich € 25,-

TMS Saskia Reich  
21481 Lauenburg

5. Preis Natalia Koppel € 25,-

26937 Stadland

## Nutzen Sie das Lastschriftverfahren

Für die Betriebe, die bisher noch nicht die Möglichkeit des Lastschriftverfahrens genutzt haben, bieten wir hier nochmals eine einfache Teilnahmemöglichkeit an. Sie brauchen nur den unten abgebildeten Vordruck ausschneiden und korrekt ausgefüllt an

die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf Str. 193, 47053 Duisburg, senden.

Zum 15. Juni 2003 wird die Beitragszahlung für 2003 und die erste Vorauszahlung für 2004 fällig. Wer die Beitragszahlung noch selbst vornimmt,

sollte überlegen, ob er sich nicht dem Lastschriftverfahren anschließt.

Und um Ihren Befürchtungen nochmals entgegen zu treten: Die Lastschriftermächtigung kann jederzeit von ihnen widerrufen werden.

Bitte hier ausschneiden

Name \_\_\_\_\_ Mitgliedsnummer: \_\_\_\_\_

### ERMÄCHTIGUNG

zum Einzug von Beitragsforderungen im Lastschriftverfahren

Hiermit ermächtige(n) ich/wir widerruflich die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Duisburg, die jeweiligen fälligen Beträge zu Lasten meines/unseres Kontos:

Bankleitzahl	1   2   3   4   5   6	Beispiel:

Bank, Sparkasse oder Postbank (Name, Ort)  
mittels Lastschrift einzuziehen.

Wenn mein/ unser Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der Bank/Sparkasse bzw. der Postbank keine Verpflichtung zur Einlösung.

(Ort, Datum)

(Unterschrift)



## Mit dem Frühstück wird der Energietank gefüllt Gesunde Ernährung für den Start in den Tag

Wer viel unterwegs ist weiß, dass die Frühstücksgewohnheiten so unterschiedlich sind, wie die Länder, die man bereist. Dazu braucht man gar nicht erst auf die andere Erdhalbkugel zu reisen, sondern auch innerhalb Europas gibt es ganz unterschiedliche Ernährungsgewohnheiten. Während man sich in Südeuropa meist mit einem spartanischen Frühstück zufrieden gibt, findet sich in den angelsächsischen Ländern Eier und Schinken, Haferprodukte oder Cornflakes, aber auch Toast und Marmelade auf den Frühstückstischen. Was ist also richtig?

Die Palette reicht auch bei uns von der schnellen Tasse Kaffee, die man manchmal unterwegs einnimmt, bis hin zu einem üppigen Frühstück.

Auch die Meinungen der Ernährungswissenschaftler sind hier nicht ganz eindeutig. Sicher ist jedoch, dass der Organismus nach der Nacht und einer länger zurückliegenden Essenspause neue Energie braucht, um seine Leistungsfähigkeit entfalten zu können.

Ob man diese Energie dann eher in Richtung süß oder herzhaft zu sich nimmt, bleibt ein wenig dem jeweiligen Geschmack überlassen. Unabhängig vom Geschmack ist es aber sinnvoll, keine unnötigen

Kalorien in sich hineinzufuttern, sondern die Lebensmittel so auszuwählen, dass der Körper einige Zeit damit über die Runden kommt. Croissants und weiße Brötchen mit Butter und Marmelade liefern einiges an Kalorien, denn sie enthalten viel Fett und Zucker. Sie belasten damit die Energiebilanz bereits erheblich, halten aber nicht lange vor und liefern die notwendigen Nährstoffe auch nicht ausgewogen.

### Obst beim zweiten Frühstück

Zu einem ausgewogenen Frühstück sollten stattdessen Getreideprodukte gehören. Man kann sie in Form von Getreideflocken, beispielsweise im Müsli zu sich nehmen oder in Form von Vollkornbackwaren, also Brot oder Brötchen. Auch bei den Getreideprodukten sind inzwischen verarbeitete Produkte auf dem Markt, die erhebliche Anteile an Zucker aufweisen. Dies gilt auch für Fertigmüslimischungen mit großem Anteil an Trockenfrüchten. Also hier an die Kalorien denken.

Ergänzt werden die Getreideprodukte durch Eiweiß. Zum Vollkornbrot kann dies ein Aufstrich in Form von Quark oder

Frischkäse sein, oder ein magerer Belag wie Käse oder Schinken. Wer es süß mag, gibt zu seinem Quark noch einen Löffel Marmelade oder Honig. Eiweiß liefert auch Milch, Joghurt oder Quark zum Müsli, auch hier kann ein Klecks Marmelade oder Honig als Süße eingesetzt werden. Zusätzlich gibt kleingeschnittenes Obst Geschmack und liefert Vitamine und sonstige sekundäre Pflanzeninhaltsstoffe. Wer kein Müsli mag, kann ein Stück Obst pur essen, oder damit sein Käsebrötchen garnieren. Eine gute Alternative ist es auch, das Obst für das zweite Frühstück, den Snack zwischendurch, vorzusehen. Vitamine liefert auch ein Glas Saft zum Frühstück.

Die Tasse Kaffee oder der Tee zum Frühstück wecken bei vielen erst die Lebensgeister. Man sollte aber beachten, dass sie nicht die Flüssigkeitsbilanz verbessern. Statt dessen tragen sie zum Entwässern bei. Also auch ansonsten für eine ausreichende Flüssigkeitszufuhr sorgen.

Wer Schicht arbeitet, für den ist das Frühstück die Nachtmahlzeit. Hier reicht eine leichte Kleinigkeit, die den Schlaf nicht stört. Die Energievorräte kann man nach dem Aufstehen auffüllen.

## Fusionen bei Sozialversicherungen

Nicht nur für die BSBG ist die bevorstehende Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) ein aktuelles Thema. Nach Zusammenführungen im Bereich der gesetzlichen Krankenversicherung (insbesondere der Ortskrankenkassen) beschäftigen sich auch andere Sozialversicherungsträger mit dieser Frage. Bereits zum 1. Juli 2002 wurden die Feuerwehr- Unfall-

kassen Hannover und Oldenburg zur Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen vereinigt. Seit dem 1. Januar 2003 gibt es für die soziale Sicherung der Landwirtinnen und Landwirte nur noch neun Versicherungsträger. Um eine effektivere Arbeitsweise zu erreichen, schlossen sich ebenfalls zum 1. Januar 2003 die Bundesanstalt für Unfallversicherung in Wilhelmshaven

und die Ausführungsbehörde für Unfallversicherung des Bundesministeriums für Verkehr in Münster zusammen. Nachdem man bisher bereits in einer Arbeitsgemeinschaft zusammenarbeitete und Synergieeffekte nutzte, ist die Fusion der bisher regional gegliederten BauBGen und der Tiefbau-BG zu einem einheitlichen Unfallversicherungsträger geplant.

Im Jahre 2002 hat die Zahl der Insolvenzen, wie in den Medien berichtet wurde, erheblich zugenommen. Die von der BSBG im Jahr 2002 durch die Bundesanstalt für Arbeit angeforderten Vorschüsse sind im Vergleich zu 2001 um 28 % angestiegen. Es muss daher befürchtet werden, dass das von den Mitgliedsunternehmen aufzubringende Insolvenz-

## Dramatischer Anstieg beim Insolvenzgeld

Wird ein Unternehmen zahlungsunfähig, haben seine Arbeitnehmer für die letzten drei Monate Anspruch auf den ausgefallenen Nettolohn. Dieses Insolvenzgeld wird durch die Arbeitsämter ausgezahlt. Die Mittel hierfür sind von allen Unternehmen aufzubringen. Der Gesetzgeber hat schon 1974 festgelegt, dass die Berufsgenossenschaften dieses

Geld von ihren Mitgliedern einzuziehen und in voller Höhe an die Bundesanstalt für Arbeit weiterleiten müssen.

Auf die Höhe des Insolvenzgeldes haben die BSBG und die übrigen Berufsgenossenschaften keinen Einfluss. Der Bedarf wird von der Bundesanstalt für Arbeit ermittelt und von den Berufsgenossenschaften angefordert.

Im Jahre 2002 hat die Zahl der Insolvenzen, wie in den Medien berichtet wurde, erheblich zugenommen. Die von der BSBG im Jahr 2002 durch die Bundesanstalt für Arbeit angeforderten Vorschüsse sind im Vergleich zu 2001 um 28 % angestiegen. Es muss daher befürchtet werden, dass das von den Mitgliedsunternehmen aufzubringende Insolvenz-

## Anpassung an Euro Satzungsänderung der BSBG beschlossen

Auf der letzten Sitzung der Vertreterversammlung der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft am 26. November 2002 wurden Änderungen der Satzung (Stand 1997) beschlossen. Nachdem der vierte Nachtrag vom Bundesversicherungsamt genehmigt und in der Zeitschrift „Binnenschiffahrt“ in ihrer ersten Ausgabe 2003 veröffentlicht wurde, treten die Änderungen entsprechend ihrer zeitlichen Vorgaben in Kraft.

Geändert wurde § 59 folgender Weise:

Neuer Absatz 2:  
Ordnungswidrig handelt, wer als Arbeitgeber vorsätzlich oder leichtfertig eine

Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt, oder eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt (§ 98 Abs. 1 und 5 SGB X). In Kraft: 1. Januar 2001.

Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3. Dabei erhält Satz 2 folgende Fassung:

In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 4 und des Absatzes 2 beträgt die Geldbuße bis zu 10.000 DM, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 3 bis zu 5.000 DM. In Kraft: 1. Januar 2001.

Die Sätze 1 und 2 in Absatz 3 erhalten folgende Fassung:

In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 2 kann eine Geldbuße bis zu 10.000 Euro festgesetzt werden. In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 4 und des Absatzes 2 beträgt die Geldbuße bis zu 5.000 Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 3 bis zu 2.500 Euro. In Kraft: 1. Januar 2002.

Sie können den vierten Nachtrag bei der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft anfordern oder auch die komplette Satzung auf ihrem aktuellsten Stand von der Internetseite der BSBG herunterladen. Die Adresse lautet: [www.bsbg.de/bsbg/wir/satzung.html](http://www.bsbg.de/bsbg/wir/satzung.html)

### BG-Aktion „Sicherer Auftritt“

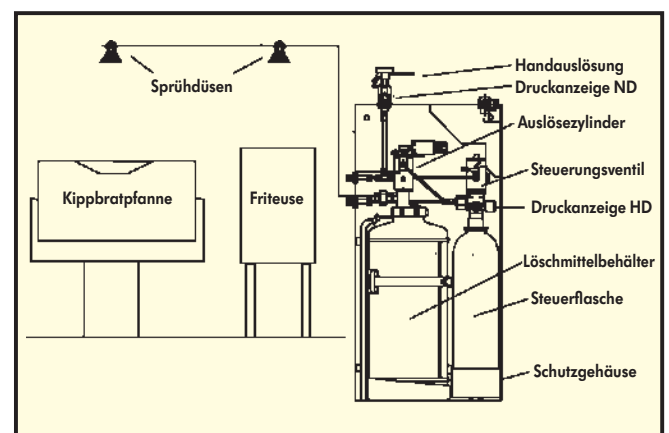
Jeden Tag ereignen sich mehr als 1.000 Sturzunfälle. Auch bei der BSBG sind Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle mit über 40 Prozent am Unfallgeschehen beteiligt. Den BGen entstehen dadurch Kosten in Höhe von 330 Millionen Euro pro Jahr. Die Ausfallstunden der Beschäftigten verursachen den Unternehmen jährlich zusätzliche Kosten von acht Milliarden Euro. Dies soll so nicht weitergehen.

Die Berufsgenossenschaften führen deshalb jetzt zwei Jahre lang in den Betrieben und in der Öffentlichkeit die Aktion „Sicherer Auftritt“ durch. Ziel ist die Vermeidung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. Die Kampagne startet am 28. April 2003.



### Tipps gegen Brände in Entstaubungsanlagen

Gefährliche Stäube brauchen in Zukunft nicht mehr zu explodieren und zu brennen, wenn Sicherheitsvorschriften eingehalten und Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Ein Leitfaden, zusammengestellt von der Arbeitsgruppe Aerosole (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagebau) und dem Berufsgenossenschaftlichen Institut (BIA), gibt Tipps für Entstaubungsanlagen mit filternden Abscheidern. Die Autoren möchten Hersteller und Betreiber der Anlagen für die Gefahren sensibilisieren. Auf Anforderung wird der Leitfaden kostenlos verschickt. Adresse: Arbeitsgruppe Aerosole: Fax: 069/66031859 email: barbara.leyendecker@vdma.org.



## Fettbrände an Bord erfolgreich bekämpfen

Früher einmal war die Feuerstelle in der Küche der Spender von Licht und Wärme. Heute jedoch sind Feuer in der Küche unerwünscht und gefährlich. Stolze Schiffe sind schon auf Grund von Kombüsebränden zu Totalschäden geworden.

Immer wieder führen z.B. defekte Temperaturbegrenzer in Friteusen oder Kippbratpfannen dazu, dass Speisefette unkontrolliert bis zur Selbstentzündung (schon ab ca. 320°C!) erhitzt werden, und Fettbrände mit verheerenden Folgen entstehen.

Fettbrände gehören zu den gefährlichsten Feuerarten, weil sie schwer einzudämmen und zu löschen sind.

### Kein Wasser in heißes Fett

Wasser ist als Löschmittel bekanntermaßen ungeeignet, ja sogar gefährlich. Gießt man es in heißes oder brennendes Fett, verdampft das Wasser schlagartig, und heiße oder brennende Fetttropfen werden explosionsartig herausgeschleudert. Schwerste Verletzungen an Personen und beschleunigte Brandausbreitung sind die Folge.

Mit CO<sub>2</sub>-Feuerlöschern, das haben jüngste Versuche der Berufsgenossenschaft Nahrung und Gaststätten gezeigt, kann man zwar die Flammen vorübergehend ersticken, das Fett wird jedoch nicht abgekühlt und so kann es sich wieder entzünden, sobald das CO<sub>2</sub> sich verflüchtigt hat. Löscher mit Feuerlöschdecken, die in gewerblichen Küchen weit verbreitet sind und bis vor kurzem noch zur Brandbekämpfung empfohlen wurden, haben ebenfalls nicht den gewünschten Erfolg gezeigt. Zum Teil wurden Löschdecken auf Grund der großen Hitze-

entwicklung von den abgedeckten Flammen durchgeschlagen, außerdem ist die Handhabung für Ungeübte problematisch. Gelingt es mit der Löschdecke nicht, die Friteuse sofort vollständig abzudecken, können die aus den verbliebenen Zwischenräumen herausschlagenden Flammen dem wackeren Brandbekämpfer schwerste Verletzungen zufügen.

Namenhafte Hersteller von Feuerlöschgeräten haben in jüngster Zeit spezielle Fettbrand-Feuerlöcher entwickelt und auf den Markt gebracht, die in den schon erwähnten Brandversuchen der BG-Nahrungsmittel und Gaststätten als einzige erfolgreich zur Fettbrandbekämpfung eingesetzt werden konnten. Ob als Handfeuerlöcher oder als kompakte stationäre Anlage für Großküchen sind sie äußerlich kaum von herkömmlichen Feuerlöschern zu unterscheiden. Das Löschmittel (Brandklasse A mit Sonderzulassungen für Fettbrände) jedoch macht den Unterschied. Ein Gemisch aus Wasser und speziellen Zusätzen wird durch besonders gestaltete Düsen fein versprüht. Dadurch wird verhindert, dass brennendes Fett verspritzt wird. Die Löschmittelsätze bilden über der brennenden Oberfläche eine Sperrschicht, die dem Feuer den Sauerstoff entzieht und die Flammen so zum verlöschen bringt.

Das fein versprühte Wasser sorgt für die Abkühlung des überhitzten Fettes unter die Selbstentzündungstemperatur. Bei stationären Anlagen wird außerdem gleichzeitig mit dem Auslösen des Löschvorgangs die elektrische Versorgung der Kochgeräte abgeschaltet, und damit ein unkontrolliertes Wiederaufheizen des kurz zuvor gelöschten Fettes verhindert. Das Feuer ist aus und bleibt auch aus.

## 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 Austauschen einer Glühbirne ist dem Fährmann beim Wiederaufrichten des Oberkörpers das Radar an die Stirn geschlagen und er ist gestürzt. Hierbei habe er sich das Schienbein angeschlagen.

★

Der Schiffsführer befand sich an Bord des MS und wollte einen im Hafen treibenden Baum mittels eines Taus an Land ziehen. Dabei verhakten sich Äste am Steuerbordstiefel des MS. Als der Schiffsführer ruckartig am Tau zog, rutschte er aus und prallte mit der rechten Brustseite auf die Verschanzung, wobei er sich eine Prellung des Brustkorbes zuzog. Da die Schmerzen einige Tage später stärker wurden suchte er einen Arzt auf.

★

Bei Schichtbeginn bekam der Matrose die linke Hand zwischen den Poller und den Festmacherdraht. Dabei quetschte er sich die beiden Finger.

★

Anfang des Jahres machte der Wachmann wegen des Eisganges und des starken Schneefalles einen Kontrollgang an Bord des Fahrzeuges. Auf dem Weg zur Brücke betrat er den Niedergang, der stark vereist und verschneit war. Auf der 2. Stufe rutschte er aus und fiel nach vorn. Dabei schlug er mit dem Kinn auf die erste Stufe auf und verlor dabei einen unteren Schneidezahn, weitere untere Zähne waren locker.

★

Auf dem Weg vom Vorschiff zum Maschinenraum übersah der Matrose den dort aufgebrauchten Wellenbrecher. Über diesen stolperte er und fiel hin. Er verletzte sich den linken kleinen Finger.

★

Beim Festmachen eines Tankers lag die Vorspring am Schlepphaken, durch Eisgang schaukelte das Festmacherboot und die Leine zum Tanker spannte sich, wobei die Hand des Festmachers zwischen Leine und Haken gequetscht wurde.

★

Der Schiffsführer ist bei der Reparatur eines Anfanschwerdichters mit dem Schlüssel abgerutscht und mit dem Arm gegen eine Kühlwasserleitung geschlagen. Dabei verletzte er sich den Ellenbogen.

★

Beim Anlegen des Schiffes ist das Tau aus der Halterung gesprungen und vor die Stirn geschlagen. Eine Kopfverletzung war die Folge.

★

Aus einem D-Arzt-Bericht eines Chirurgen: „Der Patient kollidierte mit einem anderen Schiff.“ ??? Über evtl. Schäden am Schiff ist nicht weiter berichtet worden.



Die Strahlungen der Radaranlagen liegen unter den Grenzwerten.

## Bei Radar-Antenne auf Abstand achten Sind Binnenschiffer gefährdet?

Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder sind überall in unserer Umwelt, im Wohnbereich und an Bord vorhanden. Das Spektrum reicht von elektrischen Haushaltsgeräten, Hochspannungsleitungen, Maschinen und Geräten am Arbeitsplatz, Rundfunk- und Fernsehsehdern bis hin zu modernen Telekommunikationsmitteln wie z. B. dem Handy.

### Vorgaben für Grenzwerte

Die durch diese Geräte erzeugten Strahlungsfelder können in unserer technisierten Welt nicht vollkommen verhindert werden. Deshalb soll durch Vorgabe von Grenzwerten und Vorschriften sichergestellt werden, dass es zu keinen Gefährdungen oder sogar Erkrankungen durch Felder am Arbeitsplatz kommen kann.

Das Ergebnis ist die neue Unfallverhütungsvorschrift BGV B 11 „Elektromagnetische Felder“. Sie liegt nun in der offiziellen Fassung vor und wurde bereits von einigen Berufsgenossenschaften erlassen, andere Berufsgenossenschaften werden folgen.

Die BGV B 11 betrifft vor allem Betriebe mit Quellen starker elektrischer, magnetischer und elektromagnetischer Felder. Dazu gehören z. B.: Starke Elektromagnete und Elektromotoren, Generatoren, Transformatoren in Industrie und Gewerbe, Mikrowellenanlagen und Diebstahlsicherungsanlagen im privaten Bereich oder in der Verwaltung, Magnetresonanztomo-

graphen im medizinischen Bereich, Elektroleitungen, Sendeanlagen für Funk, Fernsehen, Telekommunikation im öffentlichen Bereich sowie Radar im Verkehrsgewerbe.

Für die Binnenschifffahrt steht in diesem Zusammenhang die Frage nach der Schädlichkeit der in Gebrauch befindlichen Flussradaranlagen an erster Stelle.

Zur Beruhigung aller: Bisher sind keine Gesundheitsschäden bekannt, die von Radaranlagen, wie sie in der Binnenschifffahrt verwendet werden, verursacht wurden.

Die errechneten hochfrequenten Strahlungen liegen selbst bei eingeschalteter, stehender Antenne in unmittelbarer Nähe unter den zugelassenen Grenzwerten. Bei

### Strahlungen gering

einer drehenden Antenne ist die tatsächliche mittlere Leistungsdichte noch kleiner, da die evtl. vom Sendestrahle getroffene Person nur während eines Bruchteils einer Antennenumdrehung getroffen wird. Bei den heutigen Radaranlagen ist sichergestellt, dass bei stehender Antenne auch der Sender ausgeschaltet ist, so dass eine kontinuierliche Ausstrahlung in eine Richtung nicht möglich ist.

Dass die Antennenanlage eines Radargerätes trotzdem möglichst weit vom Steuerstand installiert werden sollte, dient nur der zusätzlichen Sicherheit. Denn: „Bestrahlt“ wird man in der heutigen Zeit auch so genug.

## § Rechts- fragen

### Unternehmer muss Unfall- verhütungsvorschriften selbst befolgen

Im Auftrag des Gesetzgebers haben die Unfallversicherungsträger mit allen geeigneten Mitteln für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren und für eine wirksame Erste Hilfe zu sorgen. In den Unfallverhütungsvorschriften werden hierzu die organisatorischen und sächlichen Arbeitsschutzpflichten der Unternehmer und die Verhaltenspflichten der Versicherten zum Zweck von Sicherheit und Gesundheit bei

der Arbeit beschrieben. Was einige Unternehmer, die keine Arbeitnehmer beschäftigen, offensichtlich jedoch nicht wissen, ist die Tatsache, dass die Unfallverhütungsvorschriften auch für sie gelten. Hierzu gehört auch die Verpflichtung zum Tragen der Rettungsweste. Verstöße hiergegen können von der Wasserschutzpolizei und der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft durch Verwarn- und Bußgeld geahndet werden. Deshalb gilt: Rettungsweste tragen hilft auch sparen.

## Nicht auf den Rat des Arztes verzichten

Krankheiten melden sich nicht immer an, ja häufig kommen sie geradezu unpassend. Wenn man in Urlaub fahren möchte, vor dem Abschlussball des Tanzkurses, am Wochenende oder wenn man an Bord ist und der Hausarzt weit weg. Für solche Fälle, denkt sich mancher an Bord, habe ich ja meine Hausapotheke. Dort finde ich alles, was man im Notfall so braucht.

Für den Notfall, den man mit Hilfe eines Verbandkastens lösen kann, stimmt dies. Aber wie sieht es mit anderen Dingen aus? Was sollte man noch an Bord haben? Zunächst ein Desinfektionsmittel. Möglichst flüssig und ohne Jod, um keine allergische Reaktion hervorzurufen. Bei kleineren, oberflächlichen Verletzungen beugt eine solche Lösung Infektionen vor, was ein Pflaster allein nicht kann.

Ein im Kühlschrank aufbewahrtes, mit Gel gefülltes Kühlkissen lindert Schmerzen bei Verbrennungen, Verbürungen, aber auch bei Prellungen, Verstauchungen, selbst bei einem Gichtanfall. Wer ein solches Kühlkissen nicht hat, füllt Eiswürfel in einen Plastikbeutel. In ein Handtuch gewickelt, damit es nicht zu Erfrierungen an der zu kühlenden Stelle kommt, ist dies ein guter Ersatz. Bei Verbrennungen hilft auch ein Brandgel, der wasserlöslich sein muss. Die Tube kann im Kühlschrank

liegen. Gegen Durchfall sollten Kohletabletten vorhanden sein, mit denen man im Körper keinen Schaden anrichtet.

Geteilte Meinungen bestehen über Schmerzmittel als Tabletten, Dragees oder Zäpfchen, wenn, wie bei Fahrenleuten häufig, ein kurzfristiger Arzt- oder Apothekenbesuch nicht möglich ist. Ein kleiner Vorrat solcher

sollte wirklich nur in medizinisch begründeten Fällen erfolgen. Die Begründung, dass man als Binnenschiffer oft nur unter Schwierigkeiten einen Arzt erreichen kann, trifft zwar zu, sollte aber nicht zu vorratsbedingten Verschreibungen verleiten. Ein Arzt, der hier zur Vorsicht rät, handelt nicht lästig, sondern verantwortungsbewusst.

Kündigen sich Erkältungen an, kann man sich mit Hausmitteln, wie einem heißen Bad, dem ätherische Öle (zum Beispiel Eukalyptus, Kiefer, oder Teerbaum) beigefügt sind, helfen, wobei es eine Frage des Geldbeutels, aber auch der Praktikabilität ist, ob man auf Fertigprodukte zurückgreift oder den Kräutergarten bevorzugt. Solche ätherischen Öle helfen auch als Inhalationen, zum Beispiel mit einem Heißwasserinhalator. Hustensaft oder Hustenlöser mit Schleim lösenden Komponenten sollten vom Hausarzt verordnet sein, wenn sie vorrätig gehalten werden sollen.

Für alle Selbstbehandlungsversuche gilt: Tritt nicht innerhalb von längstens 48 Stunden eine Besserung oder Linderung der Beschwerden ein, ist ein Besuch beim Arzt unerlässlich. Wenn Sie dringende Fragen haben, stehen Ihnen auch die Ärztinnen und Ärzte sowie die Mitarbeiterinnen des AMD zur Verfügung. Wir beraten Sie gern.

### Was ich den Arzt mal fragen wollte



Medikamente kann sinnvoll sein. Auch wenn sie zum Teil frei verkäuflich sind, so sind sie dennoch nicht für den Dauergebrauch gedacht. Und es gilt für sie stets der Spruch: Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker – bevor sie ein solches Medikament benutzen.

Die im Gesundheitsbericht Binnenschiffer sichtbare Tendenz zur Verschreibung von größeren Packungseinheiten

## BSBG beantwortet viele Fragen Das Internet – Helfer bei der Informationsbeschaffung

Das Wissen vermehrt sich rasant und damit die Frage: Wo finde ich das, was ich wissen möchte, wissen muss? Waren früher viele Informationen nur zugänglich, wenn man zu einer gut sortierten Bibliothek ging, so bietet heute das Internet eine Fülle an Informationen und man kann sie abrufen, wann man dazu Zeit, Lust und Gelegenheit hat, oder wenn man sie eben braucht. Dies gilt auch für die Informationen, die man für gesündere und sicherere Arbeitsplätze benötigt. Auch hier bietet sich das Internet als Möglichkeit zur Informationsbeschaffung geradezu an.

Am einfachsten ist es natürlich, wenn man die Internet-Adresse kennt, unter der man seine Informationen sucht. Dann kann man sie sich unter „Favoriten“ speichern und jederzeit darauf zurückgreifen. Das Blättern und Suchen in dicken Wälzern und Gesetzes-

### www.bsbg.de

werken entfällt, und manchmal spart man sich den Griff zum Telefon, weil man die Information auch rasch im Internet finden kann.

Einige Beispiele: Suchen Sie einen Sachverständigen für die Prüfung ihrer Flüssiggasanlage? Oder möchten Sie Ihr

Schiff wieder einmal einer Sicherheitsprüfung unterziehen, haben aber gerade kein Formular für den Sicherheits-Check zur Hand? Kein Problem. Ihnen kann geholfen werden: unter [www.bsbg.de](http://www.bsbg.de) finden Sie Ihre gewünschte Information. Klicken Sie auf der Startseite in der Navigationsleiste den Begriff „Service/Downloads“ an und wenn das entsprechende Fenster aufgeht, klicken Sie auf Sachverständige und werden dort fündig. Oder Sie klicken auf „Checklisten zur Gefährdungsbeurteilung“ und können sich dort den Sicherheits-Check für den von Ihnen gewünschten Schiffstyp ansehen oder ausdrucken.

Oder suchen Sie eine bestimmte Bestimmung in einer Unfallverhütungsvorschrift? Auch hier hilft ein Blick ins Internet. Auf den Seiten der BSBG ([www.bsbg.de](http://www.bsbg.de)) ebenfalls unter Service/Downloads und dann unter dem Button Unfallverhütungsvorschriften finden Sie Zugang zum Vorschriftenwerk der gewerblichen BGen. Probieren Sie es aus.

Wer sich die Satzung der BSBG ansehen will, kann dies ebenfalls im Internet tun. Den aktuellen Text der Satzung finden Sie, wenn Sie auf der Startseite der BSBG den Punkt „Wir über uns“ anklicken und dort

die Rubrik „Satzung der BSBG“ wählen. Unter „Wir über uns“ finden Sie auch die Mitglieder der Selbstverwaltungsorgane und Adressen.

Wer die Adressen der Außenstellen des AMD sucht,

### Auch AMD/STD finden sich wieder

weil er eine bestimmte arbeitsmedizinische Untersuchung braucht, der klickt in der Navigationsleiste auf die Rubrik „AMD/STD“ und wenn sich das entsprechende Fenster geöffnet hat, auf „Außenstellen“.

Die Internet-Seite der BSBG will Ihnen also helfen, schneller und aktueller an Ihre Informationen zu gelangen. Aber keine Sorge, wer keinen Zugang zum Internet hat, der ist von den Informationen nicht abgeschnitten. Alle Informationen gibt es auch weiterhin schwarz auf weiß, also in gedruckter Form oder auch per Telefon. Sie erreichen die BSBG nach wie vor unter der Telefonnummer 0203-29520.

Aber auch hier hilft ein Blick ins Internet. Dort findet man die jeweiligen Ansprechpartner und weiß dann an der Telefonzentrale sofort, mit wem man sich verbinden lassen muss.

# Impressionen von unseren Flussufern

## Welterbe und Kulturgut: Der Rhein von Koblenz bis Bingen

UNESCO-Kommission erklärte oberes Mittelrheintal als schützenswert

Loreley, Marksburg, Mäuseturm, Schloß Stolzenfels, dem Paradebeispiel der Rheinromantik. An den Rheinufern zwischen Koblenz und Bingen liegen touristische und kulturelle Perlen. Seit 2002 lautet der offizielle Name „UNESCO Welterbe Kulturlandschaft oberes Mittelrheintal“.

Schon im Zuge der römischen Eroberung vor 2000 Jahren fanden fremde Besucher die 65 Kilometer lange Strecke am Rhein sehenswert.

Heute ist das Rheintal gut mit Bahn, Auto oder Fahrrad zu erkunden. Das breite Panorama bietet auch einen Blick auf die Geschichte der Burgen.

1327 ließ König Ludwig miten im Rhein den „Pfalzgrafenstein“ errichten, um von passierenden Schiffen und Booten Zoll zu kassieren. Die Burg er-

### Zoll auf dem Rhein

stein“ errichten, um von passierenden Schiffen und Booten Zoll zu kassieren. Die Burg er-

innert in ihrer Form an ein steinernes Schiff, ohne Strom und Wasser. Besucher erreichen den Felsen mit einer Fähre.

Die weltberühmte Festung Ehrenbreitstein in Koblenz wurde 1828 fertig gestellt. Sie war damals neben Gibraltar die größte europäische Festung und galt von Anfang an als uneinnehmbar. Heute sind dort das Landesmuseum Koblenz (Sammlung Technische Kulturdenkmäler) sowie Jugendherberge, Restaurants und Sesselbahn eingerichtet. Dort gibt es



Die Festung Ehrenbreitstein in abendlicher Anstrahlung

Foto: Koblenz-Touristik



Im Hintergrund liegt Bacharach mit der Burg Stahleck, einer Residenz des Pfalzgrafen aus dem 12. Jahrhundert.

auch Führungen, Konzerte, Theater und Ausstellungen. Die Stadt Koblenz selbst vereinigt pittoreske Altstadtgassen, die Basilika St. Kastor (9. Jahrhundert), die Kirchen Liebfrauen und St. Florin (12. Jahrhundert) sowie das Deutsche Eck, das

### Uneinnehmbare Festung

der Krönung Kaiser Wilhelms gewidmet ist.

Viele dieser historischen Bauwerke sichert, pflegt und unterhält die Stiftung „Burgen, Schlösser, Altortümer“ in Koblenz. (Info: Tel.: 0180/522 1360, www.burgen-rlp.de, und Tourist Information Koblenz, Tel. 0261/31304, Fax 0261/100 4388.)



Aus dem 14. Jahrhundert stammt die Pfalzgrafenstein, eine ehemalige Schifffahrtszollburg bei Kaub.

**M**argot Dorn war gerade dabei, sich für die abendliche Einladung umzuziehen. Als es jetzt an ihrer Tür klingelte warf sie sich unwillig ein hauchdünnes Etwas über.

Sie war Anfang dreißig und ihre Schönheit war makellos wie die eines Engels aus kostbarem Porzellan. Ihre Hände waren schmal und zart und fast zerbrechlich.

„Nehmen Sie Platz, Kommissar“, lächelte sie. „Was bringen Sie Neues? Wollen Sie mich wieder mit Fragen behelligen, bis mir die Tränen kommen?“

Becker schüttelte den Kopf. Es ist unfassbar, dachte er, es ist geradezu unfassbar, dass ein Mann, der mit einer solchen Göttin verheiratet ist, sich das Leben nimmt.

Denn Roland Dorn hatte sich in der Tat das Leben genommen – mit einem Schuss, mitten ins Herz. Das war eine Woche her.

Er war ein reicher Mann gewesen und mit seinem Tod fiel seiner Frau Margot ein ansehnliches Vermögen zu. Grund genug, dass man diesen Selbstmord genau unter die Lupe nahm. Bis jetzt war allerdings nicht viel dabei herausgekommen. Roland Dorn hatte schon früher Anfälle von scheinbar grundloser Schwermut gehabt, zweimal hatte man ihm im Krankenhaus gerade noch in letzter Minute den Magen auspumpen können, nachdem er mit einer Überdosis Schlaftabletten versucht hatte, aus dem Leben zu scheiden.

Das alles hatte Becker in Erfahrung gebracht, aber es half ihm nicht viel weiter. Ein Mann, der sich zweimal nach dem Leben trachtet, ist fähig, dies auch ein drittes Mal zu tun. Auch an der Lage des Toten war nichts gewesen, woraus man einen Verdacht hätte ableiten können. Und Margot? Becker betrachtete gedankenvoll ihre Hände – Hände, wie Botticelli sie gemalt haben könnte.

Immerhin hatte sich Kommissar Becker verpflichtet gefühlt, Margot Dorn einem Verhör zu unterziehen. Er hatte ein paar Pistolen vor ihr ausgebreitet, darunter die Todeswaffe, aber Margot hatte nicht einmal gewusst, wie man eine Pistole anfasst. Und als man sie aufforderte, aus dem halben Dutzend Waffen, das auf dem Tisch lag, diejenige herauszusuchen, die ihrem Mann gehört hatte, da hatte sie doch tatsächlich ohne zu Zögern eine Gaspistole hochgehoben.

„Einen Drink Kommissar?“ erkundigte sich Margot jetzt und schenkte ein, ohne eine Antwort abzuwarten.

„Danke“, sagte Becker, „aber ich trinke nicht. Ich bringe Ihnen nur die Waffe Ihres Mannes zurück“. Er griff in die Tasche und brachte die verhängnisvolle 32er Lueger hervor. „Sehen Sie sich vor“, sagte er dabei. „Die Waffe ist geladen“.

Margot sah die Waffe nicht an. „Ich kann es noch immer nicht begreifen“, sagte sie und ihre großen blauen Augen füllten sich mit Tränen. „Ich kann es einfach nicht fassen. Wir waren



## Genau so

VON VICTOR CONTE

so glücklich miteinander“. Sie verbarg ihr Gesicht in den Händen und ihre Schultern zuckten.

Kommissar Becker erhob sich murmelte ein Wort der Verabschiedung und entfernte sich.

Der nächste Besucher kam kurz vor Mitternacht. Er betrat das Haus, ohne zu läuten und trug eine Maske vor dem Gesicht.

Margot lag auf der Couch und las. Plötzlich stand er vor ihr, sie ließ das Buch fallen und schrie auf. Der Maskierte lachte. „Die Witwe liest und was

liest sie? Einen billigen Kriminalroman. Haben Sie sich so rasch über den Verlust ihres Mannes getröstet?“

Margot richtete sich auf. Ihre Augen funkelten hart. „Was wollen Sie? Wenn ich die Polizei anrufe...“

Der Maskierte schüttelte den Kopf. „Das gerade werden Sie nicht tun Margot. Denn ich weiß etwas, was die Polizei gern erfahren würde.“

Margot biss sich auf die Lippen. „Was wissen Sie?“ „Zum Beispiel das“, wieder lachte der Mann, „vor einer Woche war ein gewisser Roland Dorn

im Sessel hinter seinem Schreibtisch eingeschlafen, er war müde, die Arbeit ödete ihn an. Er schlief als die Kugel ihn traf.“

Margot machte eine verächtliche Bewegung mit der Hand. „Geschwätz!“

„Eine Vermutung“ räumte der Mann mit der Maske ein. „Etwas, was sich nicht nachweisen lässt. Aber eines kann ich nachweisen – nämlich, dass Ihre Ehe durchaus nicht so glücklich war wie Sie es der Polizei erzählten. Ihr Mann wollte sich von Ihnen scheiden lassen, eines gewissen anderen Mannes wegen, und Sie hätten nicht einen Cent mehr von ihm gesehen. Auf diesem Umstand lässt sich schon eine Anklage aufbauen.“

Margot lachte böse. „Und warum gehen Sie mit dieser Kenntnis nicht zur Polizei?“

Der Maskierte zuckte die Schultern. „Ja, warum eigentlich nicht?“ Plötzlich sprach er ganz leise. „Sie wissen ganz genau, warum ich nicht zur Polizei gegangen bin, Margot.“

Fünftausend Euro – und ich vergesse alles, was ich weiß. Fünftausend – das ist für Sie eine Kleinigkeit, vor allem, wenn es darum geht, nicht für eine Ewigkeit hinter Gittern zu landen.“

„Eine Erpressung also?“ Margot erhob sich langsam, „aber Sie irren, wenn Sie meinen, Sie könnten mich einschüchtern.“ Sie ging hinüber zum Schreibtisch, und der Mann mit der Maske ließ es geschehen. Sie öffnete ein Schubfach – und als sie sich umdrehte, hatte sie die 32er

Lueger ihres Mannes in der Hand.

„Sie können die Maske ablegen, Kommissar Becker! Ihr Trick ist ziemlich kindisch. Aber damit fangen Sie keinen.“

Becker nahm die Maske vom Gesicht und ließ sie achtlos auf den Teppich fallen. „Und nun“, fragte er, „wie gehts weiter?“

Sie lächelte. „Ein Mann mit einer Maske überfällt mich nachts in meiner Wohnung. Ich verliere die Nerven, schieße. Kein Gericht der Welt wird mich schuldig sprechen, wenn ich jetzt abdrücke.“

Becker schüttelte den Kopf. „Mit den Händen eines Engels“, sagte er, „mit den Händen eines Engels haben Sie ihn umgebracht. Sie haben versucht, mir weiszumachen, dass sie nichts von Pistolen verstehen und jetzt halten Sie die Lueger in der Hand wie eine, die genau damit Bescheid weiß.“

Mit dem Daumen schieben Sie jetzt die Sicherung zurück, ohne überhaupt hinzusehen und mit den Augen nehmen Sie Maß. Genau so haben Sie Maß genommen, als Sie Ihren Mann umbrachten!“

„Genau so!“ sagte Margot und drückte ab. Es gab einen schwachen Knall und das war alles.

Kommissar Becker trat ein paar Schritte vor und nahm ihr die Waffe aus der Hand.

„Mehr wollte ich nicht wissen, Frau Dorn. Sie sind mir doch nicht böse, dass ich die Ladung aus den Patronen entfernte, bevor ich Ihnen die Waffe zurückgab? Ich war ziemlich sicher, dass Sie nach ihr greifen würden.“