

# Der Fahrensmann

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

Wo uns der Schuh drückt

## Jade-Weser-Port für Binnenschiffe verschlossen

Auf mehr Verkehre und größere Transportmengen richten sich seit Jahren die Ankündigungen der Wachstumspropheten. Zusätzliche Verkehrsverbindungen werden eingerichtet, und neue Standorte für den Umschlag versprechen sich einen Anteil vom wachsenden Kuchen. Stets muss die Binnenschiffahrt gehörig aufpassen, bei Strukturrentscheidungen nicht überrollt zu werden. Genau das könnte beim geplanten Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven passieren.

Denn dort ist man für Binnenschiffe „nicht disponiert“, so die Entwicklungsgesellschaft. Am Jadebusen setzt man große Erwartungen in das Großprojekt. Von mehreren Interessenten für den geplanten Tiefseehafen spricht die Entwicklungsgesellschaft Jade-Weser-Port. An einer rund 1.750 m langen Kaje soll ein Groß-Containerterminal entstehen. Die Bundesländer Niedersachsen und Bremen tragen das Projekt. Hamburg hatte sich nach anfänglicher Bereitschaft wieder zurückgezogen. Doch ein Containerumschlag im großen Stil in Wilhelmshaven bedeutet nach heutigem Stand: Für moderne Binnenschiffe ist dieser Port nicht auf direktem Weg erreichbar.

Denn die einzige Wasserverbindung ist der Ems-Jade-Kanal von Emden über Aurich

nach Wilhelmshaven, tauglich nur für Schiffe der Kempenar-Klasse. Die Fahrinne ist gut sieben Meter breit, eine Verbreiterung für die zuständigen Behörden heute kein Thema. Ausgebaut wird lediglich die Schleuse vor Aurich.

Wie sollen Binnenschiffe den für 2010 geplanten Tiefsee-Hafen Wilhelmshaven erreichen? Nur über den Umweg über die Wesermündung und längs der „Kaiser-Balje“ zurück in den Jadebusen? Bei der Jade-Weser-Port-Entwicklungsgesellschaft sieht man das so und verweist auf einen schnellen Umschlag auf Schiene und Straße.

Noch ist der neue Tiefseehafen in der Planung. Doch das Projekt ist ein Beispiel dafür, dass bei solchen Großprojekten von vornherein auch an die Binnenschiffahrt gedacht werden muss.

## Heinz Frensel neu im BSBG-Vorstand

Das langjährige Mitglied des Vorstandes auf Versicherungenseite, Hartmut Bauer, ist aus Altersgründen aus dem Vorstand der BSBG ausgeschieden.

Heinz Frensel aus Pulheim wird zukünftig für die Versicherten im Vorstand aktiv sein. Herr Frensel ist wie sein Vorgänger bei der Köln-Düsseldorfer in Köln beschäftigt.



## Konstanzer Fähre soll wieder schwimmen

Knapp die Hälfte der zu erwartenden Kosten von 850000 Euro für das Restaurierungskonzept der Traditions-Fähre auf dem Bodensee sind schon zugesagt. Der Verein „Rettet die Meersburg ex Konstanz“ weiß die Unterstützung des Konstanzer Arbeitsamtes sowie staatlicher und privater Denkmalorganisationen hinter sich. Info: [www.faehe-konstanz.de](http://www.faehe-konstanz.de)

## Berufliche Hautkrankheiten

Jede dritte berufliche Erkrankung ist eine Hautkrankheit. Deshalb haben die Berufsgenossenschaften gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft für Berufs- und Umweltdermatologie neue Begutachtungsempfehlungen erarbeitet. In 8000 Fällen bestätigt sich jährlich der Verdacht auf eine berufsbedingte Hautkrankheit.

## Cipa-Vollversammlung tagte in Berlin

Delegationen aus Frankreich, Österreich, der Schweiz und Deutschland trafen sich am 20. und 21. Mai in Berlin zur Vollversammlung der Cipa, dem internationalen Ausschuss zur Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschiffahrt. Neben Gefahren beim Betrieb von Radargeräten standen die Themen Sicherheit beim Containertransport und die Aktualisierung des Internetauftritts der Cipa auf der Tagesordnung. Informationen zur Cipa gibt es unter [www.bm-vit.gov.at/vai](http://www.bm-vit.gov.at/vai) sowie beim Sekretariat der Cipa unter der Fax-Nr. (0 40) 39 80-19 99.

## Aus dem Inhalt:

- Projekttag am Berufskolleg
- Aktion Sicherer Auftritt
- Betriebssicherheitsverordnung
- Unfallstatistik



## Berlin vom Wasser aus

Nicht nur für Touristen, sondern auch für Berliner ist es reizvoll, die Hauptstadt vom Wasser aus zu erleben. Die Angebote der Berliner Fahrgast-schiffahrt reichen von kurzen

Strecken mit dem Wassertaxi bis zur dreistündigen Brückenfahrt. Auch Abend- und Sonderfahrten sind im Angebot, das jetzt nochmals attraktiver wurde. Mit dem „MS Belve-

dere“ von der Stern- und Kreisschiffahrt und der „Spree-Comtess“ der Reederei Riedel sind zwei komfortable Schiffe neu in Dienst gestellt worden (siehe auch Seite 2).

## Azubis auf dem Weg zum Sicherheitsbeauftragten

### Schifferberufskolleg und BSBG starten neues Projekt

Seit 2 Jahren veranstaltet das Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg in Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und der Feuerwehr Duisburg Projekttag, bei denen sich die Auszubildenden in puncto Sicherheit im Arbeits- und Gesundheitsschutz weitergebildet haben. Sie üben sich im Umgang mit Gefahrstoffen und löschen Brände. Rettungsübungen gehörten genauso zum Programm, wie das Laden und Löschen von flüssigen Ladegütern auf Tankschiffen. Nun startet im Rahmen der Ausbildung ein neues Projekt.

Die starke Verknüpfung von Theorie und Praxis und die Möglichkeit des Lernens außerhalb der Klassenräume machten die Projekttag zu einem Erfolg. Neben dem Interesse wurde bei den Auszubildenden auch ein großes Sicherheitsbewusstsein geweckt. Es war deutlich zu spüren, dass den Schülern sicheres und gesundes Arbeiten viel bedeutet.

Anstelle der Projekttag soll zukünftig den Auszubildenden während ihrer ersten beiden Ausbildungsjahre die Ausbil-

dung zum Sicherheitsbeauftragten ermöglicht werden. Die Ausbildung umfasst 7 Tage und besteht zu 50% aus praktischem Unterricht. Brandschutz, Persönliche Schutzausrüstung, die Rettungsweste, das Problem der Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle, sind nur einige Themen, die während dieser Zeit behandelt werden.

Die Vorteile, die Schulung während der Ausbildung zum Matrosen zu veranstalten, liegen auf der Hand: Auszubildende sind noch unbefangene, ihre Arbeit ist noch nicht durch

Routine negativ beeinflusst. Sie lassen sich eher zur Arbeitssicherheit motivieren als „alte Hasen“.

Doch Vorsicht! Sicherheitsbeauftragter wird man nicht nur dadurch, dass man diverse Lehrgänge besucht hat. Eine solide Berufserfahrung ist zusätzlich notwendig, um Gefahren richtig einschätzen und entsprechend handeln zu können. Deshalb kann die Reederei sie/ihn erst nach einer mehrjährigen Matrosenzeit als Sicherheitsbeauftragte/n bestellen und einsetzen.



Die Duisburger IHK befürchtet für den Rhein Einschränkungen für die Schifffahrt.

## Sorge um Schifffahrt auf Europas bedeutendster Wasserstraße

Das nordrhein-westfälische Umweltministerium plant, eine Reihe weiterer Gebiete als Schutzgebiete im Sinne der EU-Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie anzumelden. Wie die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve mitteilt, seien hierzu auch wasserseitige Flächen im Rhein, zum Teil sogar bis zur Strommitte, vorgesehen.

IHK-Hauptgeschäftsführer Hans-Jürgen Reitzig: „Dies würde zu erheblichen Nachteilen der Schifffahrt auf der bedeutendsten europäischen Wasserstraße führen.“

Aufgrund der Intervention der Kammer beim Umweltministerium konnte noch kurzfristig ein zwingend notwendiges Beteiligungsverfahren erzielt werden. Darin wurde allerdings deutlich, dass ein für die Gebietsmeldung vorausgesetzter genauer Datenbestand über die in diesen Gebieten

vorkommenden und zum Schutz vorgesehenen Arten nicht vorhanden ist.

Eine Umsetzung würde aus der Sicht der Kammer die Zukunftsfähigkeit der Schifffahrt auf dem Rhein bedrohen. So ist beispielsweise nach dem geltenden Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, von Duisburg bis zur deutsch-niederländischen Grenze bei Lobith die Abladetiefe zu verbessern, und zwar auf der gesamten Fahrrinnenbreite von 150 m.

Im Falle einer FFH-Ausweisung hält die Kammer zukünftige notwendige Eingriffe nicht nur allein zur Stabilisierung und der Verbesserung der Fahrwasserhältnisse, sondern auch im Hinblick auf die zu erwartende weitere Erosion der Flusssohle für deutlich schwieriger.

Zwischenzeitlich hat das Umweltministerium signalisiert, dass angesichts der aufgeführten Risiken die Schutzgebietsgrenzen von der Strommitte zu den Bunenspitzen zurückgenommen werden könnten.

Hallo  
Fahrensleute!

## Anschwimmen ist nur selten ein Spaß

Nun ist der Sommer da. Und überall dort, wo von einer guten Auftragslage gesprochen werden kann, muss sich die Besatzung ums Fahren, Laden und Löschen kümmern. Da mag wohl mancher nicht noch etwas von zusätzlichen Dingen hören, auf die Kapitän und Matrosen Acht geben sollen. Aber es gibt im Sommer eine Sache, die uns Binnenschiffer richtig Kopfzerbrechen bereiten kann – ich spreche vom „Anschwimmen“ des Schiffes auf den Kanälen.

Anschwimmen, na gut – da springen Jungens von einer Brücke in den Kanal und versuchen am Schiff irgendwie Halt zu bekommen. „Das ist doch nichts Schlimmes.“ So mag manch Gutgläubiger denken, der solches Anschwimmen vielleicht noch nicht an seinem eigenen Schiff erlebt hat oder es doch kennt, ohne dass etwas passiert ist.

Leider gibt es neben dieser noch harmlosen Form des Anschwimmens, die gleichwohl sehr risikoreich für die Jugendlichen im Wasser ist, eine richtig üble Variante. Davon wissen dann die zu berichten, die es einmal erlebt haben, und auch die Wasserschutzpolizei, die in jedem Sommer damit zu tun bekommt. Ich meine das Anschwimmen von Binnenschiffen, bei dem mehrere Jugendliche oder Männer an Bord kommen und ihre Zerstörungswut ausleben. Ich kann mir vorstellen, dass jeder, der das auf seinem Schiff einmal erlebt hat, wohl nichts mehr vom Anschwimmen hören möchte.

„Es können manchmal bis zu zehn Burschen sein, die das Schiff anschwimmen

und an Bord klettern. In der Regel an der vom Steuerhaus entferntesten Stelle“, weiß Ramon van der Maat, der Pressesprecher der Wasserschutzpolizei in NRW mit Sitz in Duisburg-Homberg, zu berichten. „Dann kommt es vor, dass sie sich einen Spaß daraus machen, Ausrüstungsstücke wie Tauen oder Hölzer oder anderes über Bord zu werfen.“ Bis ein Besatzungsmitglied zu ihnen gelaufen ist, haben sie ihren üblen Scherz beendet und springen wieder ins Wasser – oder nutzen ihre Übermacht aus und bedrohen das Besatzungsmitglied.



Wenn das nur schon alles wäre. Leider weiß die WaPo von Einzelfällen zu berichten, wo auch die Bordwohnung in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Durch Vandalismus oder eben durch das Herausheben von Gegenständen oder Kleinmöbel und dem Wurf über Bord!

Die Wasserschutzpolizei kann in solchen Fällen nicht eingreifen, denn bis sie vor Ort ist, sind die Übeltäter natürlich längst wieder am Ufer. „Wir versuchen vorzubeugen“, erklärt der Sprecher der WaPo in NRW. „Im letzten Sommer haben unsere Boote verstärkt die

Stellen an den Kanälen befahren, wo es erfahrungsgemäß öfter zum Anschwimmen kommt. Dort sprechen wir dann mit den jungen Leuten und erkennen oft Einsicht in die Gefährlichkeit des Anschwimmens.“

Denn kaum einer weiß, wie gefährlich die Strömung neben und hinter dem Schiff ist, kaum einer ist sich darüber im Klaren, dass der Kapitän häufig gar nicht erkennen kann, dass jemand vor dem Schiff im Wasser ist.

In diesem Sommer hat sich die WaPo noch etwas anderes vorgenommen. Sie wird gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung überall dort über die Gefahren des Brückenspringens und Anschwimmens aufklären, wo Schulklassen zu Besuchen und Klassenfahrten hin kommen, z. B. an Schleusen oder dem Schiffshebewerk in Henrichenburg und natürlich auch in den Häfen, wenn sich dort die Gelegenheit bietet, sowie in den Dienststellen der „Wasserschutz“ selbst.

Die richtigen Radaubröder mit ihrem unsinnigen Anschwimmen wird es wohl kaum davon abhalten.

Da heißt es Acht geben und sich auf dem Wasser gegenseitig mit Hinweisen helfen. Aber manchen anderen wird es davon abhalten, seinen Mut vor anderen zu beweisen.

Dennoch einen schönen Sommer wünscht Eure

*Brigitta*

## „Belvedere“ bietet 300 Gästen Platz

### Neues Fahrgastschiff in Berlin in Dienst gestellt

Die Stern- und Kreisschiffahrt GmbH hat ein neues Fahrgastschiff in Dienst gestellt. Nach nur 21 Wochen Bauzeit wurde das erste von zwei Fahrgastschiffen mit dem Namen „Belvedere“ in Betrieb genommen. Das Schiff wurde auf der Peenewerft in Wolgast nach den Entwürfen vom Ingenieurbüro Dr. Masilge gebaut. Die Hauptabmessungen des Schiffes betragen:

Länge 46 m, Breite 7,0 m und Tiefgang 1,0 m.

An Bord können im Salon 150 und auf dem Oberdeck 180 Gäste großzügig Platz nehmen. Das Schiff ist insgesamt für 300 Personen zugelassen.

Für das leibliche Wohl der Gäste steht eine gut durchdachte Bordküche zur Bereitung der Speisen bereit.



Die „Belvedere“ hat eine Länge über alles von 46 Metern.

Die feierliche Schiffstaufe fand am 16. April 2003 im Hafen Treptow statt. Die Taufpatin, Luise Scherf, Gattin des Präsidenten des Senats der

Freien Hansestadt Bremen, wünschte nach gutem alten Brauch der Besatzung und dem Schiff allzeit gute Fahrt.

## „Spree-Comtess“ in Berlin unterwegs

### Neues Fahrgastschiff für 330 Fahrgäste

Pünktlich zum Saisonstart 2003 ist in Berlin durch die Reederei Riedel ein neues Fahrgastschiff mit dem Namen „Spree-Comtess“ in Dienst gestellt.

Mit diesem Neubau konnten die Erfahrungen von mehr als 30 Jahren Fahrgastschiffahrt im vorwiegend innerstädtischen Bereich der Reederei verwirklicht werden. Das Fahrgastschiff ist 43,0 m lang, 7,0 m breit und hat einen Tiefgang von maximal 1,10 m. Die Fixpunkthöhe beträgt 3,20 m. Dieses Maß ist entscheidend, denn es soll mit bis zu 330 Fahrgästen auf dem Sonnendeck unter den Brücken von Berlin sicher durchfahren können. Das Kasko wurde von der Schiffsverft Hermann Barthel in Derben gebaut. Der gesamte Innenausbau einschließlich der E-Technik und Motorisierung



Der Seniorchef der Reederei Riedel, Klaus Freise, im Gespräch mit dem ehemaligen Werftleiter der Schiffswerft Aken, Gerhard Kaiser.

wurde in eigener Regie bis ins Detail geplant und in guter Qualität gefertigt. Im Salon wird mit einer aufwändigen Klima- und Lüftungstechnik für eine temperierte und frische Raumluft gesorgt. Bis zu 180

Personen können unabhängig von Witterungseinflüssen ganzjährig Schiffahrt live erleben. Das neunte und zugleich größte Fahrgastschiff der Reederei ist seit April diesen Jahres auf dem Landwehrkanal im Einsatz.

## „Aviso II“ zeigt Technik auf neuestem Stand

### GMS verfügt über Blickübertragung von Gangbord und Vordeck

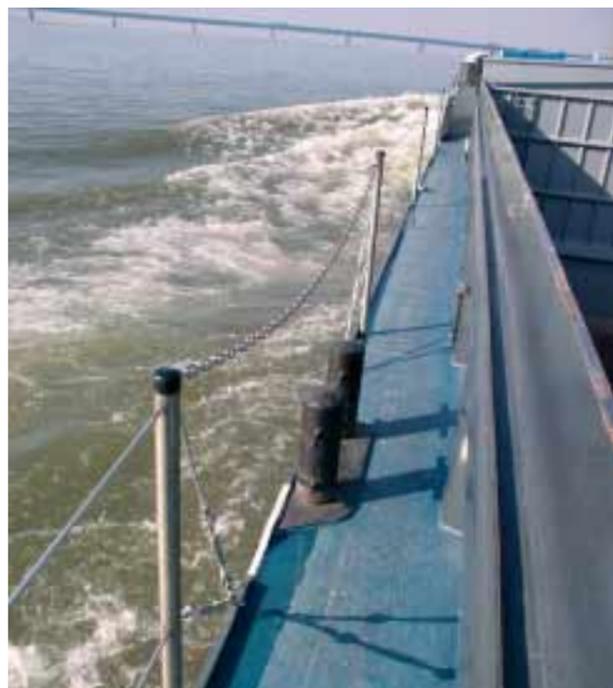
Seit Januar diesen Jahres ist das GMS „Aviso II“ in Dienst (wir berichteten). Heute wollen wir auf verschiedene technische Besonderheiten des für den Containertransport, Schubbetrieb

Das Schiff erfüllt die Anforderungen der Rhein- und Binnenschiffs-Untersuchungsordnung sowie der Unfallverhütungsvorschriften der BSBG für ein Schiff in der Continuefahrt und für den beschränkten Transport von ADNR-Gütern. Mit den Abmessungen von L = 109,50 m, B = 11,45 m, T = 3,6 m und einer Antriebsmaschine mit 1.760 kW Leistung bei 1.800 min<sup>-1</sup> können über 3.206 t Ladung transportiert werden. 192 TEU Container lassen sich jederzeit mitnehmen. Werden die Stapelluken außerhalb des Schiffes zwischengelagert, lassen sich noch 16 weitere Container laden. Durch den möglichen Betrieb des Schiffes mit zwei Schubleichtern kann je nach Gewicht der Container die Kapazität noch verdoppelt werden.

Darüber hinaus ist der Laderaum mit drei verstellbaren Schotten ausgerüstet, so dass er jederzeit in vier gleich große Räume für Partieladungen aufgeteilt werden kann. Auch an die Sicherheit ist gedacht. Jeder Raum ist an den Schotten mit zwei fest eingebauten Steigeisengängen (DIN EN 13574) als Laderaumzugang und Notausstieg ausgerüstet.

Gangborde und Decks sind mit rutschhemmenden Farben

gestrichen, und die Gangbordgeländer sind so angebracht, dass der Landsteg an den verschiedenen Pollern ausgelegt werden kann, ohne dass das Geländer gelegt oder



Gangbordgeländer und ein hohes Schanzkleid ermöglichen einen sicheren Gang.

und ADNR-Güter-Transport (beschränkte Sicherheit) eingerichteten Schiffes eingehen. Besonders der Steuerstand ist auf modernstem Stand.

weggenommen werden muss; lediglich die Kette über dem Poller wird geöffnet.

Das Steuerhaus ist ergonomisch entsprechend DIN EN 1864 eingerichtet. Es nimmt

u.a. den Radar-Einmannsteuerstand mit den beiden Tageslicht-Radarbildschirmen auf. Ein Touch-Screen-Bildschirm, an dem sämtliche Bedienungsvorgänge vorgenommen werden können und alle Warnungen auflaufen ist ebenso vorhanden. Über Farbmonitore lassen sich die Arbeitsplätze in den Gangborden und auf dem Vordeck mit den Kuppelrichtungen gut beobachten.

Im Hauptmaschinenraum dominiert die 1.760 kW starke MTU/DDC Dieselmachine vom Typ 16 V 4.000 M 60; jedoch besticht der helle Maschinenraum auch durch die vorhandenen ebenen Flächen ohne Stolperstellen. Lediglich im hinteren Bereich des Raumes ist eine Stufe erforderlich. Alle Verbrennungskraftmaschinen und Anbauteile sind schwingelastisch gelagert. Der Schallpegel in den Maschinenräumen ist u.a. dadurch auf deutlich unter 110 dB(A) begrenzt worden. Gegen Entstehungsbrände geschützt wird der Maschinenraum wie auch der Bugmaschinenraum durch die üblichen Handfeuerlöcher und eine mit FM 200 als Löschmittel gefüllte stationäre Löschanlage.

## Mit Großmotorschiffen auf der Nordstrecke des DEK

Interview mit dem Leiter des Wasser- u. Schifffahrtsamtes Meppen, Baudirektor Dipl.-Ing. Holger Giest und dem Sachbearbeiter für Schifffahrtsfragen Bernd Hermes.

[Fahrensman]: Herr Giest, Herr Hermes, Anfang diesen Jahres fand mit dem Großmotorschiff GMS „Aviso II“ eine Versuchsfahrt auf der Ems bzw. dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) statt. Was war der Zweck dieser Versuchsfahrt?

Giest: Sinn dieser Versuchsfahrt war es, die Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Nordstrecke des DEK und die Randbedingungen für einen sicheren Verkehr des Großmotorschiffes zu ermitteln. Aus diesem Grunde war auch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) bei diesen Versuchsfahrten beteiligt. Sie hat die Daten für die wissenschaftliche Auswertung während der Reise aufgezeichnet. Mit ersten konkreten Ergebnissen können wir im Sommer diesen Jahres rechnen.

[F]: Wie wurden die Fahrten durchgeführt, welche Randbedingungen gab es?

Hermes: Am 22. Januar 03 ging die Fahrt in Papenburg los. Ziel war der Hafen Haren (Ems). Das Schiff fuhr auf der Bergfahrt bei halber Tide und ablaufendem Wasser in Ballast. Bis zur Schleu-

se Herbrum gab es noch Begegnungsverkehr; in den Schleusenhaltungen dann im Richtungsverkehr – also einschiffig – bis nach Haren (Ems). Die relativ engen Kurven auf der Strecke (Hilgese Bucht, Landegger Bucht) stellten kein nautisches Problem dar. Auch die Stadtstrecke Meppen mit der Hasehubbrücke wurde problemlos gemeistert. Am 1. Februar ging es mit 2.100 t Petrolkoks und 2,70 m Tiefgang wieder Richtung Herbrum.

Giest: Zu diesem Zeitpunkt führte die Ems etwa einen Meter Hochwasser, so dass wir auch diese Randbedingung – mehr zufällig – in die Messungen und Beurteilungen miteinbeziehen konnten.

[F]: Wie wird jetzt weiter verfahren?

Giest: Die WSD und wir sind sehr an den Ergebnissen der wissenschaftlichen Auswertung durch die BAW interessiert. Zunächst können wir bei Bedarf Einzelgenehmigungen aussprechen; auf Dauer sind wir aber daran interessiert, dieser Schiffsgröße auf der Nordstrecke des DEK den Betrieb zu ermöglichen.

● Ziel: Rückgang um 15 Prozent

● Hohe Kosten belasten BGen

● Unfallmeldung auswerten

# „Harte Zeiten“ für Sturzunfälle

**Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen stehen „harte Zeiten“ bevor. Denn sie sollen eingedämmt werden. Am weltweiten „Tag für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“, dem 28. April 2003 startete offiziell die „Aktion: Sicherer Auftritt“. Auch die BSBG ist mit dabei.**

In Comic und Film sind sie der Garant für Lacher – im wirklichen Leben haben Stürze für die Betroffenen und ihre Familien oft schwerwiegende Folgen. Stürze führen oft zu schweren Verletzungen an Füßen, Gelenken, Beinen und Armen, die mit großen Schmerzen und langwieriger Rehabilitation verbunden sind. Im schlimmsten Fall kann dauerhafte Berufs- oder Arbeitsunfähigkeit die Folge eines vermeintlich harmlosen Sturzes sein.

terfahren darf. Lohnfortzahlung und erhöhte BG-Beiträge belasten zusätzlich.

Bei einem Anteil von 48 Prozent am jährlichen Unfallaufkommen stolpern und stürzen Beschäftigte in der Binnenschiffahrt weit häufiger, als ihre Kollegen an Land. Die BSBG gibt jährlich viel Geld für daraus folgende Unfallrentenzahlungen aus. Darüber hinaus erhebliche Summen für Heilbehandlung, Rehabilitationsmaßnahmen und Verletzungsgelder, die letztendlich durch hohe Beitragszahlungen von den Unternehmern finanziert werden müssen.

Dass der Technische Aufsichtsdienst der BSBG sich schon im Vorfeld der „Aktion: Sicherer Auftritt“ mit dem Thema befasst hat, werden diejenigen schon bemerkt haben,

z.B. die genaue Beschreibung des Unfallortes, der Zeit, der Wetterlage, der Bodenbeschaffenheit, der ausgeübten Tätigkeit, der verwendeten Schutzausrüstung und noch einiges mehr. Im kommenden Herbst werden die Ergebnisse der Befragung ausgewertet. Das Ergebnis wird zeigen, ob, wo und wie Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle gehäuft entstehen und damit die Grundlage für neue Ansätze in der Prävention liefern. Damit das gelingt, sind wir auch weiterhin auf die Mitwirkung der Versicherten, also Ihre Mithilfe angewiesen. Wir wollen nicht das Verhalten Einzelner kritisieren, und auch niemanden auf Grund seiner Angaben bestrafen. Wir wollen sachlich den Ursachen für SRS-Unfälle auf den Grund gehen, damit in Zukunft weniger gestolpert und gestürzt wird.

Denn Unfälle sind vermeidbar. Das gilt auch für Stürze. Da ist die Werft, der Schiffbauer oder Konstrukteur gefragt. Wenn z.B. die Vermeidung von Stolpergefahren bei der Planung eines neuen Schiffes oder eines Umbaus mit berücksichtigt wird, ist schon viel gewonnen. Aber auch im täglichen Bordbetrieb kann viel getan

## Sturzunfälle sind vermeidbar

werden. Wer z.B. mit offenen Augen über Deck geht, herumliegende Tampen, Reibhölzer, Schläuche, Werkzeuge und Ähnliches beiseite räumt, ist dann, wenn es mal schnell gehen muss, weniger sturzgefährdet. Und wenn doch nicht alle Unebenheiten beseitigt werden können, dann bieten die richtigen Schuhe wesentlich mehr Schutz als Schlappen oder Pantoffeln.

Es gibt also viel zu tun. Gehe wir's an!



Für sicheres Gehen engagiert sich auch Anni Friesinger, die populäre Olympiasiegerin im Eisschnelllauf.



Kampagnenauftritt auf dem Eis: Eisschnelllauf-Olympiasiegerin Anni Friesinger mit ILO-Direktor Kari Tapiola (hinten rechts), Klaus Hinne (zweiter von links) und Dr. Walter Eichendorf und der Eishockey-Jugend der Berliner Eisbären.

Den Unternehmer schmerzt oft mehr der Ausfall der Arbeitskraft, dies gilt besonders für die Binnenschiffahrt. Können an Land die verbliebenen Mitarbeiter oft die Arbeit des Verletzten vorübergehend übernehmen, muss bei Unfällen an Bord der fehlende zweite oder dritte Mann sofort ersetzt werden, damit das Schiff den Mindestvorschriften entsprechend besetzt ist und wei-

die seit Oktober 2002 einen Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfall erlitten haben. Denn seitdem wird nachgefragt; der „Fahrensman“ berichtete in der vorletzten Ausgabe. Meist wird der Verunfallte vom zuständigen Technischen Aufsichtsbereichen angerufen und über die Umstände des Unfalls befragt, die aus der Unfallmeldung nur unklar oder gar nicht hervorgehen. Interessant sind

## Nach Stürzen: Rente für 5.000 Personen Mehr als 250.000 Sturzunfälle am Arbeitsplatz

Stolpern, Ausrutschen, Stürzen – worauf es ankommt, um Sturzunfälle zu vermeiden, zeigte Eisschnelllauf-Olympiasiegerin Anni Friesinger zum Auftakt der „Aktion: Sicherer Auftritt“. „Achtsame Bewegungen sind der beste Schutz vor Stürzen. Auf die eigene Sicherheit zu achten, ist besser als cool zu wirken und sich dabei die Knochen zu brechen – nicht nur beim Eisschnelllauf“, appellierte Anni Friesinger an die Selbstverantwortung der Zuschauer. „Ich erlebe jeden Tag, dass eine kleine Unachtsamkeit oder ein Ausrutscher schwere Folgen haben können. Deshalb unterstütze ich die Präventionskampagne der Berufsgenossenschaften“, betonte die 26-Jährige.

So harmlos es klingt: Bei den 250.000 Sturzunfällen verletzen sich jedes Jahr 5.000 Menschen so schwer, dass sie wegen gesundheitlicher Beeinträchtigungen eine Rente der Berufsgenossenschaften erhalten. Zusatzkosten für die unfallbedingten Ausfallstunden in den Unternehmen: Acht Milli-

Klaus Hinne, Vorstandsvorsitzender des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG). „Jeder Unfall weniger heißt somit nicht nur weniger menschliches Leid, sondern auch weniger Kosten“.

## Weniger Leid – weniger Kosten

arden Euro jährlich. Allerdings sind die Kosten der durch die Berufsgenossenschaften vertretende gesetzlichen Unfallversicherung rückläufig. „Der durchschnittliche BG-Beitrag liegt jetzt bei 1,3 Prozent der Lohnsumme. 1960 lagen wir noch bei 1,5 Prozent und damit deutlich höher“, sagte

Die mit Plakaten, Buswerbung, Anzeigen und Promotionsteams durchgeführte „Aktion: sicherer Auftritt“ ist der deutsche Beitrag zur weltweiten Kampagne „Safety Culture at Work“ der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen.

Weitere Infos zur Sicherheit am Arbeitsplatz gibt's auf der Internet-Seite [www.sicherer-auftritt.de](http://www.sicherer-auftritt.de).



Bernd fehlt, er liegt im Krankenhaus. Die Motive der Kampagne wollen auf die Folgen von Sturzunfällen hinweisen: am Arbeitsplatz und im Privatleben.



Auch sie unterstützten die Kampagne: (v. li.) Edmund Baer (Duisburger Verkehrsbetriebe), Franziska Plauchin vom PR-Team, Duisburgs OB Bärbel Zieling und Dr. Friedrich Fünferlings (BSBG).

## Auch die BSBG beteiligt sich

Am Aktionstag gegen SRS-Unfälle am 28. April zeigte auch die BSBG Flagge.

Zusammen mit den Duisburger Verkehrsbetrieben stellte Dr. Friedrich Fünferlings die Aufklärungskampagne vor.

Und es wird in den nächsten Monaten weitergehen. Wer eine betriebliche Aktion durch-

führen will oder sich für die Materialien der Dachkampagne interessiert, kann diese bei der BSBG anfordern. Die Flyer und Plakate machen deutlich, welche Lücke bleibt, wenn ein Mitarbeiter durch einen Sturzunfall ausfällt – beruflich, aber auch privat, denn die Auswirkungen sind in beiden Bereichen zu spüren.

## „Sicheres Verhalten muss erlernt werden“

Jeder Unfall weniger heißt nicht nur weniger menschliches Leid sondern auch weniger Kosten, denn jeder Ausfalltag kostet ein Unternehmen rund 600 Euro. Auch die Kosten der Berufsgenossenschaften für die Folge von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen belaufen sich bereits auf etwa 330 Millionen Euro pro Jahr.

Hinne: Das Präventionsziel der Kampagne ist eindeutig: 15 Prozent weniger Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle. Um dies zu erreichen, soll in den Betrieben, also bei Unternehmern und Arbeitnehmern, aber auch in der allgemeinen Öffentlichkeit persönliche Betroffenheit für das Thema geweckt werden. Nur so kann mittelfristig eine Verhaltensänderung bewirkt werden.

Die Berufsgenossenschaften starten zeitgleich mit ihren Präventionsexperten branchenspezifische Aktivitäten.

Denn in jeder Branche gibt es spezifische Unfallschwer-

punkte und Voraussetzungen, diese zu verhindern.

Am Beispiel der Olympiasiegerin Anni Friesinger wies der Vorstandsvorsitzender des Dachverbandes der 35 gewerblichen Berufsgenossenschaften Hinne darauf hin: Grundvoraussetzungen für die gute Leistung und den Erfolg der Olympiasiegerin sind außer der körperlichen Fitness auch ein sauberes, glattes Eis und die notwendige Konzentration beim Start und während des Laufs. „Wenn Frau Friesinger stolpert, rutscht oder stürzt, sind nicht nur alle Siegchancen dahin, es drohen auch Verletzungen.“ Übertragen auf die Arbeit hieße das: Zu guter Arbeit gehört nicht nur das entsprechende Können und ein sicherer Arbeitsplatz, sondern auch das Bewusstsein, durch eigenes Verhalten möglichst alle Unfallrisiken auszuschließen.

Hinne: „Sicheres Verhalten ist nicht angeboren. Es muss erlernt werden.“

# Vorsicht beim Öffnen von begasteten Containern

## Begasung soll Holz-Schädlinge bekämpfen – Stets geruchsneutral

Vorsicht beim Öffnen von Übersee-Containern. Diese könnten noch Restgase enthalten, auch wenn in ihnen keine gefährlichen Güter transportiert wurden. Denn verschifftete Produkte wie Rattanmöbel, Waren auf Paletten, in Holzkisten und

mit Stauholz fixierte Güter werden oft mit Gas vor Holzschädlingen wie den asiatischen Laubholzkäfer präpariert. Oft fehlen Warnhinweise auf die möglichen Restgase in den Frachtpapieren oder am Container.

In Bremerhaven wurden beispielsweise 2002 rund 1600 Container begast.

Die Gase sind geruchsneutral, deshalb besonders gefährlich und bedürfen einer bestimmten Kennzeichnung. Das bisher häufig verwendete Gas Brommethan (Methylbromid = CH<sub>3</sub>Br) darf wegen der Ozonschädigung nur noch bis Ende 2004 eingesetzt werden und wird dann voraussichtlich durch Sulfuryldifluorid (So<sub>2</sub>F<sub>2</sub>) ersetzt.

Manchmal befinden sich auch Restgase in nicht gekennzeichneten Übersee-Containern. Auch diese Transportbehälter, deren Lüftungsöffnungen meistens verklebt sind, sollen nur unter Vorsichtsmaßnahmen geöffnet werden. Zu denen gehören eine Odeurung, an denen das Gas eine



Das Warnschild zeigt den Einsatz von Begasungsmitteln an.

Riechwirkung erhält, eine Zwangsbelüftung sowie Prüfung auf Restgase mit Prüfröhrchen und Messlanze, wie ein Informationsblatt der Gesundheitsämter Bremerhaven und Bremen erklärt.

Der asiatische Laubholzkäfer könnte auf Dauer eine ernste Bedrohung für unsere Wälder und Straßenbäume werden, wie die Braunschweiger Biologische Bundesanstalt für Land- und Forstwirtschaft (BBA) befürchtet.

Deshalb plädiert Professor Jens-Georg Unger von der BBA für eine bessere Kontrolle an den Grenzen. In den USA hat der drei Zentimeter lange Käfer seit 1996 an mehreren tausend Bäumen erhebliche Schäden angerichtet. Eine Ausrottung des Insekts sei bisher nicht gelungen. Gefährdet sind Rosskastanie, Ahorn, Pappel und andere Weichhölzer.

Menschen haben von diesem Käfer mit den auffälligen weißen Punkten keine gesundheitlichen Gefahren zu befürchten. Auskunft erteilen: Gewerbeaufsichtsamt Bremen, Parkstraße 58/80, 28209 Bremen, Telefon 0421 / 361-6260, Fax: 0421 / 361-6522 und Gewerbeaufsichtsamt 27580 Bremerhaven, Langestraße 119, Tel.: 0471 / 95256-0, Fax: 0471 / 95256-38.



Die „Petra Solara“ ist seit Ostern wieder im Fahrbetrieb.

## „Petra Solara“ erhielt das Fährzeugnis

Der Winterschlaf ist beendet. Die vom Fährverein Hävern/Windheim 2002 in Dienst gestellte Personenfähre mit Elektroantrieb „Petra Solara“ verbrachte den Winter in einer Halle des ehemaligen Pionier-Übungsplatzes in Windheim. Sie wurde dort von Vereinsmitgliedern überholt und instand gesetzt. Die bei der SUK-Abnahme sowie bei der Erprobung im August 2002 erteilten Auflagen sind abgearbeitet worden.

Nachdem der Landkreis nun wieder „grünes Licht“ gegeben hat, konnte der Fährbetrieb seit Ostern bis zum Herbst dieses Jahres wieder aufgenommen werden. Der Verein hofft, dass in dieser Zeit auch endgültig die Meinungsverschiedenheiten mit dem NABU beigelegt werden können.

Die Fähre wird an einer alten Fährstelle mit Fährrechten betrieben. Bis zum Bau der Weserbrücke im Jahre 1971 war

an der Stelle eine Wagen-Gierseilfähre in Betrieb; die alten Masten für das Hochseil sind auf beiden Seiten der Weser noch vorhanden. Auf dem Mast auf Windheimer Seite befindet sich mittlerweile ein Storchennest, das jedes Jahr wieder von dem Storchpaar aufgesucht wird. Allerdings wurde die Umgebung vor einiger Zeit zum Naturschutzgebiet ausgewiesen und der NABU ist der Auffassung, dass die Vogelwelt durch den Betrieb der Fähre gestört werden könnte.

Nach Änderung der Bugklappe, der Propellersteigung und Modifizierung der Anker-einrichtung wurde am 16. April 2003 mit der Fähre im Beisein der BSBG eine Probefahrt durchgeführt. Alle gefahrenen Manöver verliefen ohne Probleme, so dass nun seitens der ZSUK das Fährzeugnis ausgehändigt werden kann.

## A + A 2003 mit vielen Sonderaktionen

Mit ihren Komponenten Internationale Fachmesse, Kongress, Treffpunkt Sicherheit und Forum präsentiert die A+A 2003 (27. 10. – 30. 10. 2003) ein spannendes und vielfältiges Programm für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Hinzu kommen in diesem Jahr erstmals ein großes Posterforum sowie in Verbindung mit dem A+A-Kongress im CCD.Süd der Messe Düsseldorf zahlreiche Sonderveranstaltungen und Verbandstagen. Erstmals im Rahmen der A+A veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft für Umweltfragen (AGU) eine nationale Tagung zum betrieblichen Umweltschutz. Ebenso führt das deutsche Netzwerk für betriebliche Gesundheitsförderung unter Federführung des BKK-Bundesverbandes seine erste nationale Konferenz durch.

### Leichter tragen

Für Handwerker und Bauarbeiter gibt es ein neues Tragesystem für Fenster- und Bauelemente. Das schont den Rückenwirbel, ermöglicht den aufrechten Gang, vermeidet Blutstau in den Händen. „Carry-Tool“ heißt das arbeits-erleichternde Gerät. Es besteht aus einer Weste und einem Netz. Das Gewicht verlagert sich von den Händen gleichmäßig auf die Schulter- und Rückenpartie des Trägers.

## Elf Schleusen zentral steuern

Die Wasser- und Schifffahrtsämter Minden und Verden planen zurzeit gemeinsam mit der Fachstelle Maschinenwesen Mitte das Projekt „Automatisierung und Fernsteuerung von Schleusen“. Ziel des Projektes ist es, die die Schleusen der Mittelweser, die Mindener Schleusen und die Schleusen am Stichkanal Osnabrück zukünftig von einer Fernbedienzentrale Minden aus zu bedienen und zu überwachen. An die zukünftige Fernbedienzentrale Minden sollen insgesamt elf Schleusen angeschlossen werden.

An der Mittelweser sind es die Schleusen Petershagen, Schlüßelburg, Landesbergen, Drakenburg, Dörverden und Langwedel. Bei Minden die

Schachtschleuse, Obere Schleuse und Untere Schleuse sowie am Stichkanal Osnabrück die Schleusen Hollage und Haste.

Die vorgenannten Schleusen werden zurzeit noch durch jeweils einen Schichtleiter vor Ort bedient. Zukünftig wird an den Schleusen kein Bedienpersonal mehr eingesetzt, sondern die Schleusen werden durch Schichtleiter von der Fernbedienzentrale Minden aus fernbedient. Die Zentrale wird dazu mit fünf Bedienplätzen (davon ein Reservebedienplatz) ausgestattet. Das Konzept verzichtet auf eine starre Zuordnung der Schleusen auf die einzelnen Bedienplätze, sondern sieht vor, dass jede Schleuse von jedem Bedienplatz ferngesteuert werden kann. Dabei

steuert ein Schichtleiter gleichzeitig maximal zwei Schleusen. Notabschaltvorrichtungen sollen vorgesehen werden.

Das Konzept der Fernsteuerung der Schleusen berücksichtigt auch die Möglichkeit einer Verlängerung der Schleusenbetriebszeiten bis hin zum 24-h-Betrieb mit Einführung der Nachtschiffahrt. Zurzeit werden die Schleusen überwiegend 16 Stunden pro Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) betrieben.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen ist vorgesehen, die Automatisierung und Fernsteuerung der Schleusen in den Jahren 2003–2007 zu realisieren und die Schleusen in diesem Zeitraum schrittweise an die Fernbedienzentrale Minden anzuschließen.

### Jubiläum

Am 16. 5. 1978 lag Herr Lohmann aus Haren (Ems) das erste Mal bei der Firma Schulte & Bruns an der Kaimauer, um Ladung zu nehmen. Am 16. 5. 2003 lag er wieder einmal dort, diesmal um Torf abzuholen. Der Prokurist der Fa. Schulte & Bruns, Hermann Jungeblut, und Karl Wiemker ließen es sich aus diesem Anlass nicht nehmen, zur Gratulation an Bord zu kommen. Sie dankten dem überraschten Schiffseigner mit einem Blumenkranz und einem kleinen Geschenk für 25-jährige gute Zusammenarbeit.



## Unfallrisiko halbiert Im Zeitraum von 1992 bis 2002

Der seit Jahren zu beobachtende Rückgang der meldepflichtigen Versicherungsfälle (Arbeitsunfälle und Wegeunfälle mit mehr als drei Tagen Arbeitsunfähigkeit sowie Berufskrankheiten-Verdacht) hat sich auch im vorigen Jahr fortgesetzt: Mit 620 gemeldeten Fällen lag der Wert um knapp ein Prozent unter dem des Vorjahres. Neben diesem absoluten Rückgang ist auch ein auf die Anzahl der Versicherten bezogener relativer Rückgang des Unfallgeschehens zu beobachten. Die Versichertenzahl stieg im Jahresdurchschnitt um gut 1,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2001, so dass das relative Unfallrisiko um über 2,5 Prozent zurückging.

Noch stärker wird der Rückgang des Unfallrisikos in der

Binnenschiffahrt deutlich, wenn man den Zeitraum 1992 bis 2002 betrachtet: Ging in diesen Jahren die Versichertenzahl bei der BSBG um 41% zurück, so verringerte sich die Anzahl der Unfälle um 66%: das Risiko, einen Unfall zu erleiden, hat sich nahezu halbiert!

Im Vorjahr war die Zahl der tödlichen Unfälle gering wie nur einmal in all den Jahren zuvor: Drei Fälle sind zu beklagen, alle drei Ertrinkungsunfälle. Alle drei wären nicht ums Leben gekommen, hätten sie bei der Arbeit bzw. beim Rückweg von Land die Rettungsweste getragen.

Jeder Unfall ist ein Unfall zu viel. Vorstand und Präventionsausschuss der BSBG haben sich deshalb in ihren Sitzungen mit der Thematik beschäftigt.

## Für mehr Container: Erst zerstückelt, dann vergrößert

### Hitzler-Werft arbeitete an der „Spree“ chirurgisch genau

Vor dem Vergrößern dreimal klein geschnitten! Auf der Lauenburger Schiffswerft Hitzler erfuhr der 400 Tonnen schwere Frachter „Spree“ (bisher 80 x 9 Meter) eine mehr als kosmetische Behandlung.

Seit 20 Jahren auf dem Wasser, wurde jetzt das Binnenmotorschiff des Partikuliers Thorsten Pinnow aus Berlin vergrößert: Um fünf Meter in der Länge und um 60 Zentimeter in der Breite. Durch die Vergrößerung kann Pin-

now jetzt 200 Tonnen mehr transportieren. Die Ladekapazität für Schiffscontainer erhöht sich dadurch von 36 auf 56 TEU.

Die Konstruktionsabteilung der Hitzler-Werft entwickelte dafür ein neues Verfahren: Nach Abnahme der Maße wurden die neuen Teile konstruiert und vorgefertigt. Zeitgleich erfolgte beim belgischen Hersteller die Verbreiterung der Luken um 60 Zentimeter.

Dann wurde die „Spree“ in die Schiffbauhalle gezogen. Das Abtrennverfahren von Heck und Bug erfolgte in chirurgischer Präzision an den Einsatzstellen für die Ergänzungsstücke. Die Verbreiterung erforderte einen Längsschnitt des Laderaums, den ein Kran auseinander zog und dann die jeweils 2,50 Meter langen Zwischenstücke einsetzte. Die garantierten in ihrer konischen Form auch die Zu- und Abnahme der Breite von jeweils 30 Zentimetern auf jeder Seite.



Die Trennung von Heck und Mittelschiff erfolgte in der Schiffbauhalle.

# Damit der Gehörschutz nicht verstaubt und ausleiert

## In der SecuBox lässt sich Schutzausrüstung verstauen

Sicherheit muss griffbereit sein, und dafür gibt es geeignete Aufbewahrungsbehälter.

Wenn durch betriebstechnische Maßnahmen nicht auszuschließen ist, dass Mitarbeiter Unfall- oder Gesundheitsgefahren ausgesetzt sind, muss persönliche Schutzausrüstung (PSA) durch den Unternehmer zur Verfügung gestellt und in ordnungsgemäßer Zustand gehalten werden. Wie sieht es in der Praxis damit oftmals aus?

Die Schutzbrillen hängen über einem Haken an der Werkzeugbank oder an einer Rohrschelle in der Nähe. Der Kapselgehörschützer wird über einen Handfeuerlöscher am Maschinenraumeingang gestülpt oder über ein Rohr gezwängt. Der Schutzhelm verstaubt auf einem Tank oder im Herft.

In allen Fällen leidet die Schutzwirkung der Ausrüstung. Die Schutzbrille verkratzt und das Kopfband leiirt aus; der

Kopfbügel des Gehörschützers wird überdehnt und vermag anschließend das Gehör nicht mehr zu schützen, da die Andruckkraft nicht mehr ausreicht, Schweißband und Tragbänder des Schutzhelmes verdrecken, so dass ihn keiner mehr aufsetzen mag. Wenn die Schutzausrüstung darüber hinaus keinen festen Platz hat – nämlich dort wo sie gebraucht wird – wird auf eine Benutzung der PSA leider schnell verzichtet, wenn sie erst gesucht oder aus anderen Räumen geholt werden muss.

Hier hat die Firma Gebra angesetzt und einen idealen Aufbewahrungsbehälter (SecuBox) für Arbeitsschutz-Ausrüstungen am Arbeitsplatz geschaffen. Er ist in verschiedenen Größen und Ausführungen erhältlich und mit den verschiedenen Gebotszeichen gekennzeichnet. Die „Box“ ermöglicht eine schmutz-, staub- und spritzwassergeschützte Aufbewahrung der verschiedenen PSA. Durch Aufkleben oder Anschrauben ist eine Befestigung überall dort möglich, wo die PSA am häufigsten gebraucht wird, z.B. an der Schleifmaschine, im Maschinenraumeingang oder an jedem anderen Ort, an dem man schnell auf Helm, Gehörschutz, Brille oder Rettungsweste zurückgreifen können muss.



Die SecuBox lässt sich an vielen Stellen ankleben oder aufschrauben.

## 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 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>		
Fortbildungsseminar	03. 11. bis 05. 11. 03	Sellinghausen
<b>Berufsanfänger/Auszubildende</b>		
Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	15. 09. bis 19. 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	06. 10. bis 08. 10. 03	Sellinghausen
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	08. 12. bis 10. 12. 03	Duisburg
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	01. 12. bis 02. 12. 03	Duisburg
Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	07. 11. 03	Duisburg
Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	03. 12. 03	Duisburg

Erste Hilfe und Fortbildung 2003		
Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
Grundseminar	24. 11. bis 25. 11. 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](http://www.bsbg.de) finden.

# Mitmachen und gewinnen

Bestand des Pfefferminz- eis	Kräftigung	Fehllos	Duldsam- keit	Haut- öffnung			Liebelei	Küchen- gefäß	lebhaftes Treiben			Arztbesuch	Ster- kämper
							Kurz- strecken- lauf	1			14		
Spanisch: Floss				Heil- pflanze eine der Gezeiten								Stock- werk	
Assistent Gästehaus	4			11			Schulter		alkohol. Getränk				
		15			Arznei- mittelform					7	16	12	
			8		nordischer Gott			vorder- indischer Affe	britischer Sagen- könig				
katholische Geistlich- keit		Stadt am Kocher		törichte Lustigkeit					Heil- oder Bildungs- stätte		rumä- nische Währung		
				Fließ- Befissen- heit		flaches Gefäß		3					Merk- buch
Sohn d. Juda im A. T.									Floss in Peru				Körper- organ
Spring- antilope	Box- kampfst- stätte		Götzenbild			dt. Dichter							
Radzubehör	13		2				Fürsten- haushalt	Welt- organisa- tion (Abk.)	10		ungekocht		5
Asiat						frühere Reiter- soldaten							
Ringel- wurm		Staat der USA		6					englischer Adelstitel				
				Mitteilung (Kurzwort)					Frauen- kurzname				9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Die Buchstaben von 1- 16 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:**  
**1. August 2003**

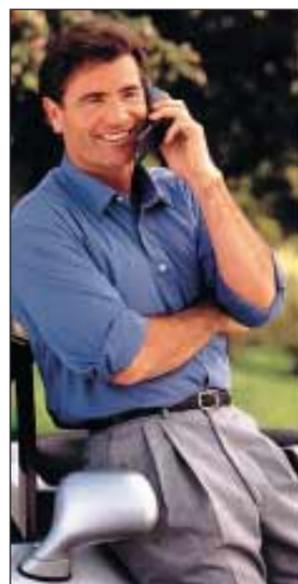
**Auflösung**  
**aus Fahrensmann 1/2003:**  
**RAUCHMELDER**

Gewinner aus 1/2003	
<b>1. Preis</b> <b>Arnold Esch</b> Bibo 8 56329 St. Goar	€ 50,-
<b>2. Preis</b> <b>Christa Knoll</b> MS Bertha 32425 Minden	€ 25,-
<b>3. Preis</b> <b>Josef Vomfell</b> FGS Marksburg 56321 Rhens	€ 25,-
<b>4. Preis</b> <b>August Merkel</b> Schwarzenbach 76596 Forbach	€ 25,-
<b>5. Preis</b> <b>Renate Kirchner</b> MS Wildkatz 32425 Minden	€ 25,-

# Kein Kavaliersdelikt: Handys am Steuer

## 30 Prozent längere Reaktionszeit – Bußgeld 30 Euro

Blockierte Wahrnehmung der Außenwelt, Übersehen von Fußgängern, roten Ampeln: Telefonieren per Mobilgerät verlängert die Reaktionszeit des Fahrers um 30 Prozent. Dabei wird auch immer wieder die Vorfahrt verletzt und das Tempolimit. Darauf weist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hin.



Unfallrisiko Telefonieren: Besser anhalten und aussteigen!

Das ergaben Untersuchungen in Salt-Lake City (USA), in der Schweiz und in England. Mehrfach-Belastungen wie Telefonieren und Autofahren können nicht durch fahrenerisches Geschick aufgefangen werden.

Das Telefonieren am Steuer kann das Fahren stärker beeinflussen als Alkohol. Wenn Beobachtungsposten kontrollieren, ist ein Bußgeld von 30 Euro fällig. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat empfiehlt: auf Parkplätzen telefonieren.

Info: Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
 Beueler Bahnhoisplatz 16  
 53222 Bonn  
 Telefon: 02 28 / 4 00 01-0  
 Fax: 02 28 / 4 00 01-67  
 Internet: [www.dvr.de](http://www.dvr.de)



Bei einer so reichen Auswahl macht das Kochen Spaß – aber auch mit weniger Zutaten und Fantasie kann man leckere Mahlzeiten „zaubern“.

## Zum Mittagessen gehören frische Zutaten

### Auch Fertiggerichte lassen sich ergänzen – Doppelte Menge spart Zeit

Für viele stellt es die wichtigste Mahlzeit des Tages dar: Das Mittagessen. Es ist vielfach mehr, als die Einnahme von Nährstoffen, sondern strukturiert auch den Tag und gibt die Mög-

lichkeit, eine Pause zu machen. Es kann der Mittelpunkt des Tages sein. Aber nicht immer ist es an Bord möglich, mittags eine warme Mahlzeit einzunehmen.

Schließlich gibt es keine Kantine, und wenn die Arbeitsteilung an Bord nicht so ist, dass einer für alle kocht, dann haben nicht alle Besatzungsmitglieder Zeit, ein Essen vorzubereiten, zu kochen und dann auch noch in Ruhe einzunehmen. Wenn dies der Fall ist, dann kann die warme Mahlzeit auch am Abend eingenommen werden. Es braucht auch nicht jeden Tag eine warme Mahlzeit zu sein. Man kann sich auch ausgewogen ernähren, wenn man gelegentlich auf eine warme Mahlzeit verzichtet. Allerdings erleichtern warme Mahlzeiten eine ausgewogene Ernährung. Zu ihr gehören zum Beispiel reichlich Gemüse. Und dieses wird bei uns meist gekocht verzehrt. Auch Kartoffeln und viele Getreideprodukte sind nur gekocht genießbar.

Deshalb spielen warme Mahlzeiten eine wichtige Rolle. Hinzu kommt, dass man sich bei ihnen viel mehr als bei „Brotzeiten“ Zeit zum Essen nimmt. Während sich die „Brotzeit“ an allen möglichen Orten (zum Beispiel am Schreibtisch oder vor dem Fernsehapparat) verzehren lässt, setzt man sich mit seiner warmen Mahlzeit viel eher an einen (hübsch) gedeckten Tisch.

Kochen beginnt beim Einkaufen. Wer sich einen Einkaufszettel macht, kommt auch garantiert mit den Sachen zurück, die er braucht. Gerade an Bord ist es auch wichtig, die richtige Vorratshaltung zu betreiben. Etliche Lebensmittel lassen sich im Kühlschrank oder im Vorratsschrank tage-, wochen- oder sogar monatelang aufbewahren. Der Vorratsschrank sollte kühl und trocken sein. Beim Einkaufen immer auf das Haltbarkeitsdatum achten.

Wünschenswert wären natürlich ein hoher Anteil an Produkten, die man frisch verarbeiten kann. Dies ist aber an

Bord oft illusorisch, weil man gar nicht ständig frische Waren einkaufen kann. Aber auch bei Salat und Gemüse gibt es haltbarere Sorten und solche, die schneller schlapp machen. Möhren zum Beispiel oder Eisbergsalat lassen sich durchaus ein paar Tage lagern.

Neben der Beschaffung frischer Produkte scheitert das Kochen nicht selten an der Zeit. Immer häufiger finden deshalb Fertigprodukte den Weg auf die Teller. Hierbei sollte man aber darauf achten, dass sie nicht zu fett oder zu süß sind. Gerade bei Fertigprodukten finden sich oft versteckte Fette.

#### Mit Fleisch sparsam sein

Fertigprodukte kann man mit frischen Zutaten aufpeppen. Zur Fertigpizza kann man – einen frischen Tomatensalat reichen. Die Tomatensuppe aus der Dose kann mit frischen Kräutern ergänzt werden. Und wer sowieso eine Tiefkühlmöglichkeit hat, der braucht darin nicht nur Fertigprodukte lagern. Gemüse und Obst sind oft eine gute Wahl. Sie werden bereits kurz nach der Ernte tiefgefroren und haben oft noch mehr Vitamine und Inhaltsstoffe, als „frische“ Ware mit einem langen Weg vom Feld zum Verbraucher.

Sie sind also durchaus für Gemüsemahlzeiten und Beila-

gen zu nutzen. Gerade für diejenigen, die für sich alleine kochen, gibt es den zusätzlichen Vorteil, dass man aus den Gefrierpackungen auch kleine Mengen entnehmen und den Rest wieder in den Gefrierschrank geben kann. Man kann auch kleinere Mengen mischen. Und es geht schnell, weil die Vorbereitung weitgehend entfällt. Bei tiefgekühlten Produkten sollte man auch beim Transport dafür sorgen, dass die Waren nicht antauen, sondern die Kühlkette erhalten bleibt. Also bei längeren Wegen eine Kühltasche mitnehmen.

Gemüse gart schneller, wenn man es in möglichst feine Streifen schnippelt oder raspelt und dann in einem Dämpfeinsatz gart oder nach asiatischer Art in einem Wok oder einer Pfanne schwenkt.

Zeit spart man auch durch Vorkochen. Gerade bei Beilagen wie Kartoffeln, Nudeln und Reis lohnt es sich, gleich die doppelte Menge zu kochen und den Rest am nächsten oder übernächsten Tag weiter zu verwenden. So werden aus Pellkartoffeln rasch ein Kartoffelsalat oder Gratin oder sie werden zur Grundlage für eine Kartoffelsuppe. Nudeln gibt es in vielen Variationen. Auch sie sind schnell auf dem Tisch und lassen sich am nächsten Tag problemlos zu Schinken- oder Eiernudeln mit Gemüse verarbeiten. Ein Salat dazu und die Mahlzeit ist komplett. Aller-

dings muss man bei vorgekochten Speisen darauf achten, dass sie rasch abgekühlt und dann kühl gehalten werden, nicht überlagern.

Es muss auch nicht jeden Tag Fleisch sein, zumindest kann man das Verhältnis der Beilagen zum Fleisch ruhig einmal umkehren: Viel Gemüse und Beilagen und ein kleines Schnitzel, dieses nicht paniert und die Kartoffeln auch einmal als Salzkartoffeln und nicht immer als Bratkartoffeln. Aber wenn schon Bratkartoffeln,

#### Portionen passend machen

dann dürfen die gerne auch einmal mit Olivenöl gebraten werden. Stellt man sie aus gekochten Kartoffeln her, dann enthalten sie auch weniger Acrylamid.

Nudeln schmecken auch mit Tomatensauce, es muss nicht immer Bolognesesauce sein. Auch im Eintopf muss nicht immer Mettwurst als Einlage schwimmen, sondern zur Abwechslung kann es auch Rindfleisch oder Geflügel sein. Sie sind meist fettärmer als Wurstprodukte.

Wer beim fettarmen gesunden Kochen noch Unterstützung braucht, findet eine Fülle an Ratgebern und Kochbüchern. Man braucht nicht gleich eine ganze Bibliothek. Für die Grundlagen reicht ein Grundkochbuch oder wie man neudeutsch sagt „basic cooking“. Wer für sich alleine kocht und deshalb mit den Mengen für normale Rezepte mehrere Tage auskommen würde, kann sich auch an einen der Ratgeber für Singles halten. Die darin enthaltenen Rezepte passen von der Menge und sind meist auch unkompliziert und wenig zeitaufwändig zuzubereiten. Guten Appetit.

### Neuer Pastor für die Flussschiffer

Seit April hat die Flussschiffergemeinde am Ausschläger Elbdeich einen neuen Pastor. Frank Engelbrecht erhielt die Dienstschlüssel der schwimmenden Kirche vom Vorsitzenden des Kirchenvorstands, Rolf Fliegner. Engelbrecht ist Nachfolger

des ertrunkenen Pastors Werner Badczong und betretet im Verbund die St.-Katharinen-Gemeinde.

„Unsere Kirche könnte eine Insel der Ruhe sein und auch Touristen zum Verweilen einladen“, hofft Engelbrecht.

## Doppelregelungen soll es nicht mehr geben

### Betriebsicherheitsverordnung

Nach einer langen Entwurfsphase ist es nun endlich so weit: Die „Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, über Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und über die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ (Betriebsicherheitsverordnung – BetrSichV) trat im Rahmen des Artikels 1 der „Rechtsbereinigungsverordnung“ am 3. Oktober 2002 in Kraft.

Die neue Verordnung bringt Veränderungen im Recht der technischen Arbeitsmittel mit sich und soll zur Vereinheitlichung der Arbeitsschutzvorschriften in Europa beitragen.

Die Arbeitsschutzanforderungen für Arbeitsmittel waren in der Vergangenheit durch eine Vielzahl von Einzelvorschriften geregelt; zu nennen sind hier insbesondere das Gerätesicherheitsgesetz, die Aufzugsverordnung, die Druckbehälterverordnung und die Arbeitsmittelbenutzungsverordnung.

Mit der Betriebsicherheitsverordnung werden die bisherigen Regelungen in einem einzigen Vorschriftenwerk zusammengefasst und ein EG-konformes Anlagen- und Betriebssicherheitsrecht geschaffen. Die neue Verordnung ergänzt und konkretisiert das Arbeitsschutzgesetz und das Gerätesicherheitsgesetz.

Ein Ziel der Verordnung ist es, Doppelregelungen in staatlichen Regeln und Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen Unfallversicherungsträger zu vermeiden.

Einige für den Bereich Binnenschifffahrt wichtige Punkte aus dieser Verordnung sollen näher beleuchtet werden.

#### Ausschuss für Betriebssicherheit

Beim Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung wird ein Ausschuss für Betriebssicherheit gegründet. Dieser Ausschuss hat zur wesentlichen Aufgabe, Technische Regeln für die Bereitstellung und die Benutzung von Arbeitsmitteln aufzustellen. Mit der Zeit soll ein umfangreiches Regelwerk entstehen, das Vorschriften für die Zurverfügungstellung von Maschinen und Werkzeugen und für den Umgang damit enthält. Dieses Regelwerk wird einen großen Teil der heutigen Unfallverhütungsvorschriften (UVV'en) ersetzen. Dadurch wird den Arbeitgebern und Arbeitnehmern fast vollständig die Möglichkeit zur Schaffung eigener gewerbespezifischer Regelungen durch UVV'en oder BG-Regeln genommen: besetzen sie bislang jeweils 50% der Selbstverwaltungsorgane und waren sie maßgeb-

lich in den berufsgenossenschaftlichen Fachausschüssen vertreten, spielen die Sozialpartner zukünftig im Betriebsicherheitsausschuss und seinen Unterausschüssen nur noch eine kleine Rolle neben vielen anderen.

#### Gültigkeit verkehrsrechtlicher Vorschriften

Ausdrücklich ist gesagt, dass verkehrsrechtliche Vorschriften des Bundes von der Betriebsicherheitsverordnung nicht betroffen sind. Das bedeutet, dass z. B. alle Regelungen in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unangetastet bleiben, während der Fortbestand von UVV'en in weiteren Teilen nicht gesichert ist.

#### Gefährdungsbeurteilungen

Die bereits im Arbeitsschutzgesetz geforderte Gefährdungsbeurteilung wird in der Betriebsicherheitsverordnung nochmals unterstrichen. Auch die Einbeziehung der Wechselwirkung der Arbeitsmittel untereinander sowie mit Arbeitsstoffen oder der Arbeitsumgebung muss einbezogen werden. Hilfreich für die Erfüllung dieser Vorschrift sind die Check-Listen der Berufsgenossenschaft, mit deren Hilfe die geforderte Gefährdungsbeurteilung, insbesondere in Kleinbetrieben, recht einfach durchgeführt und dokumentiert werden kann.

#### Prüfungen von Arbeitsmitteln

Hier wird vollkommen Neuland betreten. Während bislang das gesamte Gebiet der Prüfungen in den UVV'en geregelt war (Umfang, Art, Häufigkeit und durch wen), bestimmt der Unternehmer zukünftig selber, allerdings auf Grund der Gefährdungsermittlung, wann er seine Arbeitsmittel prüfen lässt, in welchem Umfang und durch wen. Solange allerdings die eingangs erwähnten Technischen Regeln zu den Prüfungen noch nicht vorliegen, sind die Bestimmungen der UVV'en weiterhin einzuhalten. Und: Prüfungen nach Rheinschiffsuntersuchungsordnung, z. B. Flüssiggasanlagen, Druckbehälter, Krane, Rettungswesten, müssen auch zukünftig auf Dauer in bislang bekanntem Umfang weiter durchgeführt werden.

#### Eigenverantwortung des Arbeitgebers

Die Umsetzung der neuen Verordnung in die betriebliche Praxis verlangt vom Arbeitgeber ein hohes Maß an Eigenverantwortung. Konkrete Detailvorgaben für die sichere Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln findet man in der Betriebsicherheitsverordnung nicht. Vielmehr werden im Interesse der Flexibilität nur Schutzziele und Mindestanforderungen vorgegeben.

### Tipps für die Vorratshaltung

- Auf das Haltbarkeitsdatum achten.
- In den Regalen stehen die länger haltbareren Produkte meist eher hinten. Ebenso sollte man es bei der eigenen Vorratshaltung halten und die neu gekauften Produkte immer hinten lagern.
- Angebrochene Packungen in fest verschließbare Gläser oder Dosen füllen. Sie sind dann gegen Schädlinge geschützt.
- Großpackungen lohnen oft nur bei häufigem Gebrauch.
- Lebensmittel regelmäßig kontrollieren.

## 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 Losmachen der Fähre beugte sich der Matrose über die Relling, um den Draht vom Dalben zu entfernen. Hierbei zog er sich einen Rippenbruch zu.

★

Beim Einfahren in die Schleuse rampte das Schiff die Schleusenwand. Durch den Aufprall stieß die Mitarbeiterin mit dem rechten Knie gegen die Schranktür des Tresens. Aufgrund dessen fiel sie zu Boden und verletzte sich am Kniegelenk.

★

Der Bootsmann war beim Abspringen vom Fahrgastschiff beim Anlegemanöver bei der Landung mit dem linken Bein weggeknickt und hat sich dabei den Unterschenkel verletzt.

★

Auf dem Hafenschubboot hatte sich der Koppeldraht verklemt. Bei dem Versuch diesen zu lösen hat sich der Matrose die Rippen gezerrt und geprellt.

★

Beim Aufräumen auf dem Lagerplatz ist dem Hafenarbeiter ein Stahlträger aus der Hand gerutscht und auf den Mittelfuß gefallen.

★

Beim Vorbereiten des Anlegemanövers war der Steuermann auf dem Vorschiff mit dem Klarmachen der Windenleine beschäftigt. Der Steuermann drehte sich, um die Klappe von der Verholwinde zu nehmen. Dabei trat er mit dem rechten Schienbein gegen den Griff des Ruderfestsetzers und zog sich eine Platzwunde zu.

★

Beim Heruntersteigen einer senkrechten Leiter in die Vorpiek des TMS stieß der Schiffsführer sich am Einstiegstüll den rechten Ellenbogen.

★

Beim Ablegen klemmte die Achterleine an Land in einem Ring, durch den die Leine gezogen wurde. Die Leine rauschte an Bord durch die Klüse. Das Ende der Leine schlug aus und traf den Matrosen auf dem Handrücken. Dies führte zu einer starken Schwellung.

★

Bei Arbeiten an der Kreissäge rutschte der Maschinenbauer ab und geriet mit dem Daumen in das laufende Sägeblatt. Eine Schnittwunde war die Folge.

★

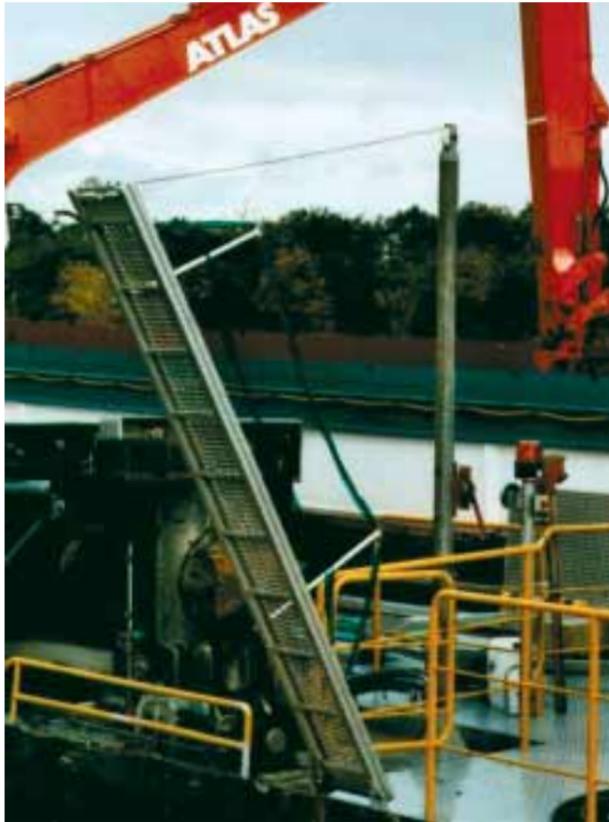
Der Mitarbeiter tätigte Außenbordsarbeiten an dem MS in dem Nachen. Gegen 11.00 Uhr hat er das Beiboat mit der Winde auf dem Achterdeck wieder an Bord geholt und verdrehte dabei unglücklich sein Handgelenk. Der Schiffsführer leistete Erste-Hilfe durch provisorisches Schienen des Handgelenks.

★

Beim Verholen des Schublichters an Kran 8 drehte der Ewerführer den Verholdraht auf die Verholwinde auf. Da gleichzeitig der Schlepper den Leichter herandrückte, lag ein größerer Teil des Drahtes im Wasser. Er konnte dadurch den Draht schnell aufspulen. Plötzlich rutschte die Kurbel von der Achse und schlug mit Schwung gegen seine linke Wange. Dabei zog er sich Platzwunden zu.

**Herausgeber:** Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf  
StraÙe 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: fahrensmann@bsbg.de · Druck: Brendow Druck, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Fotos S. 8: Frank Richter, Bad Schandau (2) Herbert Boswank, Dresden Frank Füssel, Pirna alle Tourismusverbände Sächs. Schweiz e.V., Bad Schandau



Einfach zu handhaben und sicher in der Nutzung ist dieser Landsteg.

## Landsteg hängt am Drahtseil

**Sicherer Übergang für den Gang an Land**

Oft steht die Schiffsbesatzung vor dem Problem, einen Landsteg vom Schiff ans Ufer legen zu müssen, um eine sichere Landverbindung auf die Berme, über Schüttsteine hinweg ans Ufer oder an Dalben vorbei auf die Kaimauer zu bekommen. Hier haben Mitarbeiter der Wasser- u. Schifffahrtsverwaltung eine gute Idee für einen sicheren Übergang von Land zum Wasserfahrzeug an diesem schwimmenden Gerät umgesetzt.

Dabei wird der Landsteg bei Bedarf mit Hilfe eines Drahtseils, das an einer Seilwinde angebracht ist und über einen Pfeiler mit Umlenkrolle umgelenkt wird, ausgebracht. Über

eine Winde wird im gesicherten Bereich durch einige Kurbelumdrehungen der Landsteg auf das vorhandene Uferniveau heruntengelassen. Das kann leicht durch eine Person erledigt werden.

Die Steglänge kann dabei an die „Fixpunkthöhe“ des eigenen Schiffes oder schwimmenden Gerätes angepasst werden, so dass der Steg nicht immer wieder auf- und abgebaut werden muss und aus der „Ruhestellung“ heraus schnell einsetzbar ist. Auch das manchmal lästige oder schwierige Sichern des Landsteges gegen Verschieben und Verutschen entfällt bei diesem „festen“ Steg.

## Elbe: kartengestütztes Radarsystem

**HADAG investiert in noch mehr Sicherheit**

Die HADAG-Schiffe MS Harmonie und die Wassertaxen Rafiki und Nala wurden mit einem elbkartengestützten Radarsystem ausgestattet. Bestehend aus einem Elna-Radar und einem Pilot 720 ist dies ein zugelassenes integriertes Navigationssystem, das gewohnte Navigationsinstrumente, wie das Radar und den Wendeanzeiger in einer Bedienungseinheit vereint. Im Zusammenspiel mit dem metergenaugen DGPS (Differential GPS) und einer leistungsfähigen Kartenanzeige hat der Schiffsführer alle Informationen im Überblick und direktem Zugriff.

Gegenüber dem traditionellen Radarbild werden auf einer elektronischen Flusskarte die Uferlinien, Lage der Fahrrinne, Radartonnen, Brücken

etc. ebenso angezeigt wie der eigene exakte Standort. Andere Schiffe werden mit einem Geschwindigkeitsvektor markiert. Auf stehende Objekte wird mit einem kleinen Kreuz aufmerksam gemacht. Die Radarechos werden mit sehr hoher Genauigkeit dargestellt.

Mit dieser Investition (ca. 35.000 Euro pro Schiff) beschreitet die HADAG konsequent weiter den Weg höchstmöglicher Sicherheit im Fährverkehr. Die HADAG-Fähren sind die ersten Schiffe im Hamburger Hafen mit diesem neuen Radarsystem.

Noch in diesem Jahr werden zwei weitere HADAG-Fähren mit dem elbkartengestützten Radarsystem ausgestattet. Das Umrüstungsprogramm wird in den Folgejahren fortgesetzt.

## 5.000 Euro für Kai Bauer

Beim Arbeitsschutzkongress „Tag der Arbeitssicherheit“ in Fellbach erhielt der Diplom- und Wirtschaftsingenieur Kai Bauer den mit 5000 Euro dotierten Förderpreis für besondere Diplomarbeiten in Arbeitssicherheit. Bauers Arbeit

„Arbeitsschutzsysteme in Forschungseinrichtungen“ zeigt auf, wie Sicherheit und Gesundheitsschutz in die verschiedenen Hierarchieebenen eines Betriebes eingegliedert werden können.

## Ärztliche Schweigepflicht gilt auch für Betriebsärzte

Wer zum Arzt geht, der ist sich sicher, dass die Informationen, die dieser von ihm erhält und die Erkenntnisse, die er aus den Untersuchungen gewinnt, unter vier Augen bleiben. Schließlich gibt es die ärztliche Schweigepflicht, die dem Arzt die Weitergabe von Untersuchungsergebnissen verbietet.

Wie ist dies beim Besuch beim Betriebsarzt? Ebenso, so lautet die Antwort. Auch Betriebsärzte sind an die ärztliche Schweigepflicht gebunden, d.h. also, dass wie bei einem normalen Arztbesuch die Untersuchungsergebnisse vertraulich behandelt werden.

Dennoch gibt es Fälle, bei denen die Schweigepflicht problematisch werden kann. Etwa dann, wenn ein Verschweigen einer Erkenntnis zu einer Gefährdung führen könnte, wie dies zum Beispiel bei einem Anfallsleiden bei einem Arbeitnehmer der Fall sein könnte, der Arbeiten auf hochgelegenen Arbeitsplätzen oder auf Gerüsten ausführen muss. Auch beim Verdacht auf eine Sucht-

erkrankung bei Beschäftigten in Fahrberufen oder anderen gefährdenden Tätigkeiten ist der Arzt besonders gefordert, eine für beide Seiten zufriedenstellende und dennoch sozialverträgliche Lösung zu finden und gleichzeitig die Gefährdung des

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



Versicherten und der Allgemeinheit bzw. der Arbeitskollegen auszuschließen.

Eine Besonderheit sind die so genannten speziellen arbeitsmedizinischen Vorsor-

geuntersuchungen. Bei diesen ist der Betriebsarzt verpflichtet, dem Unternehmer das Untersuchungsergebnis, nicht jedoch die Untersuchungsbefunde mitzuteilen. Dabei unterscheidet er zwischen folgenden Kategorien:

- keine gesundheitlichen Bedenken
- keine gesundheitlichen Bedenken unter bestimmten Voraussetzungen
- befristete gesundheitliche Bedenken
- dauernde gesundheitliche Bedenken.

Bestehen bei einem Arbeitnehmer gesundheitliche Bedenken, dann können Veränderungen am Arbeitsplatz das Problem vielleicht lösen. Das Gespräch darüber ist also im Sinne aller Beteiligten. Und der Betriebsarzt wird sowohl unter Berücksichtigung der individuellen wie der betrieblichen Belange mithelfen, zu einer Lösung zu finden. Etwas anders sieht es bei dauernden gesundheitlichen Bedenken aus. Hier darf eine Beschäftigung nicht stattfinden.

## Ertrinkungsunfälle erreichen Tiefststand Unfallverhütung hat sich ausgezahlt

Jeder Unfall ist einer zuviel. Doch gilt es festzuhalten, dass im Laufe der Jahre ein erheblicher Rückgang bei den Ertrinkungsunfällen eingetreten ist.

Die durchschnittliche jährliche Anzahl der Ertrinkungsunfälle ging in den letzten Jahren wie folgt zurück:

Von 71 in den 60er Jahren, 44 in den 70er Jahren, 16 in den 80er Jahren, 8 in der ersten Hälfte der 90er Jahre auf 2 seit 1996. Dies ist erheblich höher als der Rückgang der Beschäftigungszahlen in der deutschen Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum.

Dadurch wird der deutliche Einfluss der von Arbeitgebern, Versicherten und der Berufsgenossenschaft betriebenen Unfallverhütung deutlich. Dies betrifft alle Bereiche von baulichen Maßnahmen (Geländer, Rutsicherheit usw.) und betrieblichen Maßnahmen (Tragen von Rettungsweste, Motivationssteigerung durch Schulung usw.).

Deutlich wird dies auch bei der Betrachtung des Anteils der Ertrinkungsunfälle an allen tödlichen Unfällen, der wie folgt zurückgegangen ist: von 76% in den 60er Jahren, 74% in

den 70er Jahren, 68% in den 80er Jahren, 62% in der ersten Hälfte der 90er Jahre auf 46% seit 1996.

Trotz der mittlerweile (absolut betrachtet) geringen Anzahl der Todesopfer ist die relative Zahl bezogen auf die Anzahl der Beschäftigten im Vergleich zu anderen Gewerbebezügen sehr hoch: Während die gesamte Wirtschaft in Deutschland 0,027 tödliche Unfälle pro 1000 Vollarbeitnehmer zu verzeichnen hat, liegt dieser Wert mit 0,464 bei den Schifffahrtsbetrieben um das 17-fache höher.



## Im Hausboot Kapitän auf Zeit

Raus aus dem Alltag, Entspannung auf dem Wasser als Freizeitkapitän in den gemieteten Wänden eines Hausboots. Auf den Gewässern in Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg gehört der Anbieter Kuhnle Tours GmbH zu den Branchenführern.

Am Firmenstammsitz im Hafen Müritz am Claassee (Foto) sind elf Mitarbeiter mit Pflege,

Wartung, Übergabe und Übernahme der gecharterten Boote beschäftigt. Im Winter liegen hier 150 Wasserfahrzeuge. Die werden repariert und instand gesetzt.

Hochkonjunktur herrscht im Sommer an den drei Chartertagen Montag, Freitag und Samstag (8.30 - 15 Uhr). In sechseinhalb Stunden sind Komplettreinigung, Entsor-

gung der Fäkalien, Bunkerung von Diesel und Wasser, Überprüfung an Ruderblättern, Wellenanlagen und Technik erledigt.

Um diesen Ablauf garantieren zu können, setzt Kuhnle Tours strenge Maßstäbe. Arbeitsbedingte Unfälle spielen nur eine untergeordnete Rolle. Vom Germanischen Lloyd ist die Charterbasis nach ISO 9002 zertifiziert.

# Impressionen von unseren Flussufern

## Kleinod im östlichen Winkel Deutschlands

### Der Nationalpark Sächsische Schweiz bietet Natur und Kultur

Gut vertraut ist den Binnenschiffern die Elbe – sie gilt als ein Wasserweg, der seine Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft hat. Doch das Stichwort Staustufen soll hier gar nicht fallen. Denn die Rede ist von der Elbe als reizvoller Bestandteil des Nationalparks Sächsische Schweiz. Dazu muss man den Fluss verlassen und sich auf den Weg in die vielseitig interessante Region zwischen Dresden, Pirna und Bad Schandau machen.

Damit befinden wir uns im östlichen Winkel Deutschlands, kurz vor der tschechischen Grenze. Wie an vielen anderen schönen Flecken auch, so ließe sich die Sächsische Schweiz gut zu Fuß kennenlernen. Doch ist dazu gehörig Zeit nötig oder ein weiterer Besuch, und so werden viele Besucher die Fahrt mit dem Auto vorziehen. Doch stehen dem Wanderer immerhin 1.200 km markierte Wanderwege offen, und auch die Radwanderer werden gut versorgt.

Dabei geht es keineswegs nur eben zu. Denn zur Sächsischen Schweiz gehört ja das Elbsandsteingebirge. Und wer einmal in Dresden war, der kennt die herrlichen Bauten, die Sempers-Oper und viele andere, deren Baumaterial hier seinen Ursprung hat. Entlang des Elbtals von Pirna bis

Schmilka zieht sich das Elbsandsteingebirge hin. Seine Entstehungszeit wird auf die Kreidezeit, etwa vor 100 Millionen Jahren, datiert. Ein Meer führte Sand in dieses Gebiet. Schicht und Schicht lagerte sich bis zu 500 m hoch ab. Nach dem Rückgang des Wassers schufen Hitze, Frost und Wind die felsigen Erscheinungen, die wir bewundern können.

#### Entstanden in der Kreidezeit

Zurück zum Nationalpark. Schon zu DDR-Zeiten wurde die Sächsische Schweiz ein Naturschutzgebiet, das eine Fläche von 275 Quadratkilometern aufweist. Im Jahr der Deutschen Einheit, 1990, wurde der Nationalpark festgelegt.

Die Natur, zu der auch seltene Pflanzen und Tiere gehören, sollte geschützt werden. Der Nationalpark endet auch nicht im Südosten an der Grenze zur Tschechischen Republik, sondern dort schließt sich die Böhmisches Schweiz an.

Wo gibt es in den Städten Interessantes zu sehen? Pirna, Rathen, die Festung Königstein oder Sebnitz sollten zu den Zielen eines Urlaubs gehören. Bei Pirna sprechen die Tourismuswerber von seiner Altstadt als Perle. Städtliche Bürgerhäuser, die Marienkirche und der Marktplatz finden sich hier. Das nahe gelegene Dresden sollte man bei einem Besuch in der Sächsischen Schweiz im Grunde auch nicht links liegen lassen. Und spätestens dort trifft man dann wieder auf die Elbe.



Blick auf Elbe und Schrammsteine



Lädt zu einem Besuch ein: Die Stadt Pirna



Das Elbsandsteingebirge – ein Kletterparadies



Die Festung Königstein

Noch als ich in Hamburg im Flughafenbüro auf den Wetterbericht wartete, dachte ich darüber nach. Ich kam einfach nicht darauf, was es war. Irgend etwas Wichtiges, Bedeutsames. Ich wusste ganz genau, dass es da war, irgendwo in einem verschlossenen Schubfach meines Gedächtnisses, aber ich konnte es nicht finden.

Um zehn Uhr wurde mir der Start für Mailand freigegeben. Ich flog selbst, wie immer. Das Flugzeug machte mich unabhängig von der Zeit. Ich konnte von einem Betrieb zum anderen eilen. Die Maschine gehörte mir.

Es machte mir Spaß zu fliegen. In dieser Zeit war ich ein leidenschaftlicher Flieger. Elisabeth verstand das nicht. Sie verstand sehr vieles nicht, aber das änderte nichts an dem Umstand, dass ich sie nach acht Jahren Ehe genau so heiß und innig liebte wie am Anfang. Und plötzlich rasteten meine Erinnerungen wieder ein.

Es geschah, als ich gerade in eine Kumuluswolke hineinstieß. Ich hatte unseren Hochzeitstag vergessen. Es gab keine Entschuldigung dafür, höchstens eine Erklärung. Die Woche, die gerade hinter mir lag, war angefüllt gewesen mit Besichtigungen und Konferenzen. Ich hatte keine freie Minute ge-

habt, seit ich von zu Hause fortgeflogen war.

Es war unser Hochzeitstag, und ich befand mich zweitausend Meter über Franken, und zwischen mir und Elisabeth lagen gut 500 Kilometer. Zum ersten Mal in meinem Leben hatte ich ihr gegenüber ein schlechtes Gewissen. Nicht einmal Blumen hatte ich ihr geschickt. Ich warf einen Blick auf die Karte. Vielleicht war es noch nicht zu spät. Ich konnte die Bestellung immer noch aufgeben. München war der geeignete Platz für eine Zwischenlandung. Ich begann München zu rufen. Nach ein paar Minuten war die Verbindung hergestellt.

Ich bat um die Erlaubnis, eine Zwischenlandung vornehmen zu dürfen. München fragte: „Muss es sein? Hier herrscht gerade ziemlich starker Betrieb.“ Ich nahm Zuflucht zu einer frommen Notlüge. „Mir wär's lieb, wenn Sie es möglich machen könnten. Seit ein paar Minuten läuft mein Motor nicht mehr rund.“ München ließ sich erweichen. „Gut, Sie haben die Genehmigung. Gehen Sie auf fünfhundert Meter.“ In München herrschte wirklich starker Betrieb. Sie ließen mich eine halbe Stunde über dem Platz kreisen, bevor sie mich runterflogen. Zwischendurch erkundigten sie sich dann und wann,

## Fahrensmann-Krimi



### Zwischenlandung

VON DANIEL JASMIN

ob ich glaubte, dass mein Vogel sich noch eine Weile in der Luft halten würde. Ich wollte es nicht zu dramatisch machen, deshalb antwortete ich jedesmal mit einem kleinen Scherz.

Ich bin sicher: nur weil es mein Hochzeitstag war, hätten sie mir um diese Zeit die Landegenehmigung nicht gege-

gab. Irgendetwas in meiner Maschine war explodiert. Schwarzer Rauch stieg auf, und ein paar Sekunden später stand sie in Flammen. Die Feuerwehre kam herangerast und versuchte zu retten, was noch zu retten war. Aber da war nicht mehr viel zu machen. Das Feuer hatte den Benzintank erreicht und damit war die Partie entschieden.

Ich nahm mir ein Zimmer in der Stadt, informierte Mailand, dass ich mich verspäten würde und wollte Elisabeth gerade sagen, dass ich sie nicht vergessen hätte, als es an der Tür klopfte. Es war die Polizei, genauer gesagt, ein Beamter. Seine erste Frage lautete: „Haben Sie Feinde? Haben Sie Grund zu der Annahme, dass Ihnen jemand nach dem Leben trachtet?“ Ich schüttelte den Kopf. „Mir nach dem Leben ... warum? Ich verstehe nicht ganz.“ Der Beamte sagte mit schmalen Lippen: „Die Explosion in Ihrem Flugzeug wurde nicht durch einen Kurzschluss hervorgerufen, wie wir anfangs annahmen, sondern durch eine eingebaute kleine Zeitbombe. Wenn Sie nicht zwischengelandet wären, dann wären Sie jetzt tot. Sie haben unverschämtes Glück gehabt. Warum sind Sie eigentlich zwischengelandet?“ Ich sagte es ihm und diesmal sagte ich die Wahrheit.

Er stellte noch ein paar Fragen und verabschiedete sich. Bis zum Abend hatte ich die Namen aller meiner Bekannten notiert – die Namen aller Menschen, mit denen ich je zu tun gehabt hatte. Nicht einer war darunter, der ein Motiv gehabt hätte mich umzubringen, nicht einer, dem ich die Tat zugezogen hätte. Und dennoch war es geschehen. Jemand hatte mir nach dem Leben getrachtet. Es klopfte. Ich sagte „Herein“, und wieder war es der Beamte. Er sah mich ernst und wie es mir vorkam, mitleidig an. „Die Bombe wurde in Hamburg eingebaut. Wir haben den Mann, der das getan hat. Er hat fünftausend Euro dafür bekommen. Und wissen Sie von wem?“ Ich sah ihn lediglich groß an. „Von der Frau, der Sie heute rote Rosen geschickt haben, von Ihrer Frau.“

Ich sprang auf und schrie auf ihn ein. Ich schmiss ihm alle Beleidigungen an den Kopf, die mir gerade einflielen. Er ließ mich gewähren. Ich benahm mich wie ein Rasender und wusste doch bereits, dass er die Wahrheit gesprochen hatte. Als ich verstummte, fragte er: „Sie haben sie wohl sehr geliebt?“ Ich nickte stumm. Er griff nach der Türklinke. „Damit hat sie nicht gerechnet“, sagte er. „Nicht mit dieser Zwischenlandung.“