

Der Fahrensmann

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (0203) 2952-0 · Telefax (0203) 29521 66
www.bsbg.de Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Wenn die Meldung unverständlich ist

Der Rhein ist Europas Bindeglied und die Transportstrecke Nummer 1 für die Binnenschiffahrt. So vielfältig wie die Güter sind die Herkunftsländer der Transporteure. Da ist es angesichts der offenen Grenzen in Ost- und Südosteuropa kein Wunder, dass aus dem Funk auch polnische, tschechische oder serbische Meldungen klingen. Die aber können andere Schiffsführer nicht verstehen. Und damit geht es ihnen dann genauso wie Festmachern im Hafen oder dem Lade- und Löschpersonal. Ein Sicherheitsrisiko bei der Fahrt und im Hafen?

Eine klare Verständigung muss sein. Hinweise über Funk bei der Fahrt oder Anrufe oder Zurufe beim Laden und Löschen müssen sofort verstanden werden – richtig verstanden. Das geht im Alltag auf holländisch, deutsch oder englisch auch ohne große Probleme. Manchmal klappt es auch in zwei Sprachen gleichzeitig. Doch hat mancher Schiffsführer im Hafen schon beobachtet, dass auf dem Nachbarschiff der tschechische Matrose den holländischen Einweiser nicht versteht, die Löscharbeit nicht beginnen konnte.

Dabei gehört zur Checkliste des ADNR, im Teil 8, beim Laden und Löschen die Frage 11. Dort muss festgehalten wer-

den, ob die Verständigung von Schiff zu Land sichergestellt ist. Überwiegend klappt es auch, doch von Rotterdam wird berichtet, dass im Hafen schon einmal eine südosteuropäische Mannschaft an der Ladestelle abgelehnt wurde, weil keine klare Verständigung möglich ist. Sicher kein häufiger Fall, und doch: Die Arbeitssicherheit ist ohne fehlerfreie Verständigung nicht gewährleistet. Andererseits ist im Rhein-Verkehr keine einheitliche Sprache vorgeschrieben. Dass es gelegent-

Im Stress zurück zur Muttersprache

lich in Stresssituationen brenzlich wird, weil unter großer Anspannung statt des gelernten Deutsch oder Holländisch andere Sätze zu vernehmen sind, ist unter Fahrenleuten kein Geheimnis. Von Seiten der Wasserschutzpolizei heißt es indes nüchtern, dass es keine Probleme mit dem Sprachgebrauch auf dem Rhein gebe.

Doch für Hafenbetriebe und Umschlagseinrichtungen muss wie für Reedereien gelten: Die Besatzungen müssen in der Lage sein, alles zu verstehen und sich klar verständlich machen können. Guter Wille allein reicht nicht – nur ausreichende Sprachkenntnisse sind gut.

Neue Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“

Am 1. Januar 2004 tritt die neue Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) in Kraft. Damit werden das autonome Satzungsrecht der Berufsgenossenschaften und das staatliche Arbeitsschutzrecht im Bereich der Prävention stärker miteinander verzahnt.

Die Bezeichnung BGV A1 ist zwar geblieben, inhaltlich haben sich jedoch wesentliche Änderungen ergeben. Die UVV „Grundsätze der Prävention“ stellt die Grundpflichten von Unternehmern und Versicherern für den Arbeitsschutz im Bereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften dar. Sie enthält die wesentlichen Bestimmungen über die Organisation des Arbeitsschutzes und über die im Betrieb zu treffenden Präventionsmaßnahmen.

Sie gilt für alle Branchen, Tätigkeiten, Arbeitsbereiche und Arbeitsverfahren im Zuständigkeitsbereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften.

Mehr Informationen dazu im Fahrensmann 1/2004.

Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung in Heilbronn
- Richtig unterweisen
- Änderungen bei der RheinSchUO
- Planco-Gutachten

Frohe Weihnachten



Die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und die Redaktion des Fahrensmannes wünschen Ihnen ein friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches, gesundes neues Jahr. Gönnen Sie sich etwas Zeit zum Nachdenken, vielleicht auf einem Fahrgastschiff in winterlicher Kulisse bei einer der zahlreichen Sonder- und Winterfahrten, die viele Fahrgastschiffbetriebe auch in der kalten Jahreszeit anbieten.

BSBG-Haushalt wird mit 7,5 Mio. Euro gestützt

Vertreterversammlung fasste Beschlüsse für 2004

Der Haushalt der BSBG für das Jahr 2004 steht. Beschlossen hat ihn die aus Vertretern der Arbeitgeber und der Versicherten bestehende Vertreterversammlung, die am 25. November in öffentlicher Sitzung in Heilbronn tagte.

Einen Schwerpunkt bei den Beratungen bildete der Haushaltsplan der BSBG für 2004, der zuvor vom Vorstand ausführlich diskutiert worden war. Nach eingehender Prüfung der einzelnen Ansätze genehmigte die Vertreterversammlung den Haushalt für das nächste Jahr mit einem Gesamtvolumen von rund 23 Millionen Euro.

Um den Beitrag auch für 2004 stabil zu halten, beschloss

die Vertreterversammlung, aus dem für die BSBG eingerichteten Unterstützungsfonds einen Betrag von 7,5 Millionen Euro einzusetzen.

Insolvenzgeld für Nürnberg

In ihrer Sitzung befassten sich die ehrenamtlichen Vertreter des Binnenschiffahrtsgewerbes mit einer Reihe von weiteren Themen. Es ging auch um die zurzeit in der Öffentlichkeit diskutierten Vorschläge zur Reform der gesetzlichen Unfallversicherung, um die Belastungen des Gewerbes durch das für die Bundesanstalt für Arbeit einziehende Insolvenzgeld sowie um die Neufassung von Unfallverhütungsvorschriften.

Basis für Investitionen schaffen

Berlin: Planco-Gutachten schlägt 21 Maßnahmen vor

Im November ist es auf den Tisch des Bundesverkehrsministeriums gelegt worden, nun kann über den Inhalt des Schlussberichtes über „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt“ diskutiert werden. Die Essener Beratungsfirma Planco Consulting erstellte im Auftrag des Ministeriums auf 269 Seiten eine Analyse und schlug 21 Maßnahmen vor. Kernaussage: Im Gewerbe muss die bisher auftretende „negative Wirkungskette“ von schwacher Rentabilität über die Investitionsschwäche bis zur Innovationschwäche aufgebrochen werden.

In sechs Zielen und 21 Einzelmaßnahmen haben die Gutachter die erforderlichen Schritte zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt und zur Stärkung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes beschrieben. Als Maßnahmen mit sehr hoher Dringlichkeit sind genannt:

Die Vereinbarung eines umfassenden Programms zur



Investitionen in die Infrastruktur müssen sein – Eröffnung des Wasserstraßenkreuzes in Magdeburg.

Stärkung der Binnenschiffahrt, die Aufstockung des Infrastrukturbudgets, die Einführung eines landesplanerischen Vorrangs für nasse Gewerbestandorte, die Wiedereinführung des Steuerzuschubs für re-investierte Veräußerungsgewinne (Paragraf 6b EStG) und die Fortentwicklung der Gründerförderung sowie deren Ausdehnung auf bestehende Unternehmen.

Die Verbände äußerten sich unmittelbar nach Vorstellung des Schlussberichtes.

„Wir sehen damit unsere seit Jahren an die Politik herangetragenen Mahnungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen auf der ganzen Linie bestätigt“, erklärte Jens Schwanen, Geschäftsführer des BDB.

Fortsetzung auf Seite 7

BSBG fusioniert ab 2005 mit der BGF

Seit Bildung der Verwaltungsgemeinschaft haben sich die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft (BSBG) und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) auf die vereinbarte Fusion vorbereitet. Nach gemeinsamer Beratung beider Vorstände haben die Vertreterversammlungen beider Berufsgenossenschaften in ihren letzten Sitzungen beschlossen, dem Bundesversicherungsamt als der zuständigen Aufsichtsbehörde als Fusionstermin den 1. Januar 2005 vorzuschlagen.

Auch in der fusionierten Berufsgenossenschaft bestimmen die Vertreter des Binnenschiffahrtsgewerbes mit, wenn es um Fragen geht, die von der ehrenamtlichen

Selbstverwaltung zu entscheiden sind. Die Vertreterversammlung der BGF wird auf den Seiten der Versicherten und der Arbeitgeber jeweils um drei Vertreter aus dem Bereich der Binnenschiffahrt ergänzt, der Vorstand wird auf Arbeitgeberseite und auf Versicherterseite um je zwei Binnenschiffahrtsvertreter erweitert.

Weiterer Beschluss: Damit sichergestellt ist, dass die Präventionsanliegen des Binnenschiffahrtsgewerbes auch in der vereinigten Berufsgenossenschaft angemessen Berücksichtigung finden, werden in die Arbeitssicherheitsausschüsse sachkundige Personen aus der Schifffahrt berufen.

Seminare in Haren

Seit sechs Jahren organisiert die Gemeinschaft Harener Binnenschiffer (GHB) gemeinsam mit der BSBG die Ersthelferausbildung in Haren (Ems). Diese Schulung soll auch 2004 in den Räumen der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft Ortsgruppe Haren am 7. und 8. Februar stattfinden.

Zusätzlich wird in Haren ein Tagesseminar „Umgang mit Handfeuerlöschern“ in Zusammenarbeit mit der Freiwilligen Feuerwehr Haren angeboten. Dieses findet am Samstag den 6. März 2004 ab 9.00 Uhr statt.

Anmeldung bei der GHB, Herr Schepers, Tel.: 05932/2375; bei der Fa. Lohmann, Schiffsausrüstung, 05932/73470 oder bei der BSBG, 05932/503862.

Hallo
Fahrensleute!

Der sorglose Griff in die Maschine

Fast jeder von uns hat es schon erlebt: Statt des vorherigen Duftes leicht gerösteten Weißbrot verweht sich der Geruch einer verkohlten Scheibe im Raum – der Auswurfmechanismus des Toasters klemmt. Also her mit dem Messer und den Schaden mal eben behoben. Wie leicht haben wir in dieser Situation unseren Schutzengel ignoriert und seinen Hinweis „zuerst Stecker ziehen“ überhört. Dies trifft leider auch dort zu, wo die potenziellen Gefahren ungleich größer sind: an Maschinen und Anlagen.

Im Arbeitsschutz verlässt man sich nicht auf den Schutzengel im Ohr. Hier sichern Schutzvorrichtungen wie Lichtschranken, Laserscanner, Zustimmrichtungen, aber auch Schutzgitter und -türen Gefahrenstellen an Maschinen.

Leider reicht dies nicht immer aus. Dies aber nicht, weil die Schutzmaßnahmen untauglich wären. Vielmehr deuten Unfalluntersuchungen darauf hin, dass Bediener immer wieder Wege finden, Schutzvorrichtungen zu umgehen oder zu manipulieren – mit zum Teil drastischen Folgen. Im Extremfall kann die Umgehung oder Manipulation einer Sicherheitseinrichtung zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder sogar zu Todesfällen führen.

Laut einer Statistik des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften war bei ca. 40 Prozent der zwischen 1996 und 2000 registrierten tödlich verlaufenen Unfälle technisches Versagen die Ursache. 41 % passierten bei der Bedienung scheinbar fehlerfrei arbeitender Maschinen.



Hinter dieser Zahl vermutet man auch Unfälle durch falsche Absicherung, eine Dunkelziffer technischen Versagens und ein bislang nicht näher bekannter Anteil durch Fehlverhalten und Manipulationen.

Warum begeben sich Menschen in größte Gefahr, indem sie Schutzvorrichtungen am Arbeitsplatz manipulieren? Dieser Frage geht man beim Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitsschutz (BIA) nach. Gemeinsam mit dem BG-Institut Arbeit und Gesundheit (BGAG) in Dresden wertet das BIA nicht nur bekannt gewordene Manipulationsfälle aus, sondern untersucht neben

technischen Ursachen auch persönliche Beweggründe für die Manipulation. „Gezielte Gegenmaßnahmen können wir nur ergreifen, wenn wir die Gründe kennen, und hierbei dürfte die Benutzerfreundlichkeit von Maschinen und Sicherungssystemen eine ganz wesentliche Rolle spielen. Wenn es gelingt, dem Menschen schon bei der Planung von Maschinen und Geräten mehr Aufmerksamkeit zu schenken, sollte der Wunsch nach Manipulation der Technik erst gar nicht entstehen“, so Dr. Michael Schaefer, Leiter des Fachbereichs Unfallverhütung – Produktsicherheit im BIA.

Und noch eine weitere Chance sollte genutzt werden: die der Unterweisung. Beschäftigte, die um die Gefahren an den Arbeitsplätzen wissen, die wissen, welche Schutzwirkung eine bestimmte Einrichtung hat, sind motivierter, diese auch zu nutzen und können die möglichen Folgen von Manipulationen auch besser einschätzen. Dann hat auch das Flüstern des Schutzengels eine bessere Chance gehört zu werden.

Eure

Brigitte

Schub für die Prävention A+A verzeichnete zehn Prozent mehr Besucher

Mit einem kräftigen Besucher-Plus von über zehn Prozent hat in diesem Jahr die A+A in Düsseldorf geendet. Sie unterstrich damit als die international führende Messe- und Kongressveranstaltung für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit die Bedeutung des präventiven Handelns eindrucksvoll. 53.600 Fachbesucher (2001: 48.000) informierten sich über die neuesten Trends im betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitsmanagement. Auch die BSBG war vertreten.

In den Messe-Hallen 1-9 präsentierten viele Firmen ihre Produkte zum Arbeitsschutz und zur Arbeitsmedizin. Verbände, Krankenkassen und die Berufsgenossenschaften informierten über ihre Aktivitäten im Bereich Prävention, Unfallverhütung und Rehabilitation. Auf dem Gemeinschaftsstand von BGF und DVR war die BSBG mit ihrem Stolperparcours vertreten. Er bildete gemeinsam mit einer Sprungwaage die Themeninsel zur BG-Aktion: Sicherer Auftritt. Auf der Sprungwaage wurde den Benutzern vermittelt, dass bei einem Sprung aus ca. 20 cm Höhe die Aufprallenergie das Vierfache des Körpergewichts erreichen kann. Beim „Abfedern“ des Sprunges verringerte sich die Aufprallenergie; dies führt zur Schonung der Gelenke und der Bandscheiben.

Die Besucher konnten auf dem Stand außerdem anhand eines 1:1-Modells den Über-schlag in einem Pkw „mitemleben“. Anschließend wurde dann das Aussteigen aus dem auf dem Dach liegenden Auto

erprobt. Auf dem Gurtschlitten ergrascht, konnte die Aufprallenergie bei einer geringen Geschwindigkeit körpernah empfunden werden. Die BGF informierte damit über ihre Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit in ihren Mitgliedsbetrieben.

Der A+A-Kongress zählte rund 6000 Teilnehmer und setzte dabei ebenso deutliche Signale: „Prävention ist Teil der Wertschöpfung. Der Erfolg von Maßnahmen des betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitsmanagements ist messbar, und die Sicherung und Verbesserung der Qualität der Arbeit wird immer mehr zu einer Schlüsselgröße in den Unter-

nehmen“, brachte Bruno Zwingmann, Geschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit e.V., die Kernaussagen der A+A 2003 auf den Punkt.

Die fachliche Diskussion angeregt hatte bereits die A+A-Eröffnung. Wolfgang Clement, Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, begrüßte das Motto des A+A-Kongresses: „Neue Qualität der Arbeit – menschengerecht und wirtschaftlich“ als Titel mache deutlich, welche Bedeutung die Arbeitsplatzqualität für die Beschäftigungs- und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter habe.“

In diesem Jahr ertranken:

Walter Olschewski

Stanislaw Racinowski

Viorel Anghel

Heinrich Schneider

Karl Lothar Rudolf Zeibig

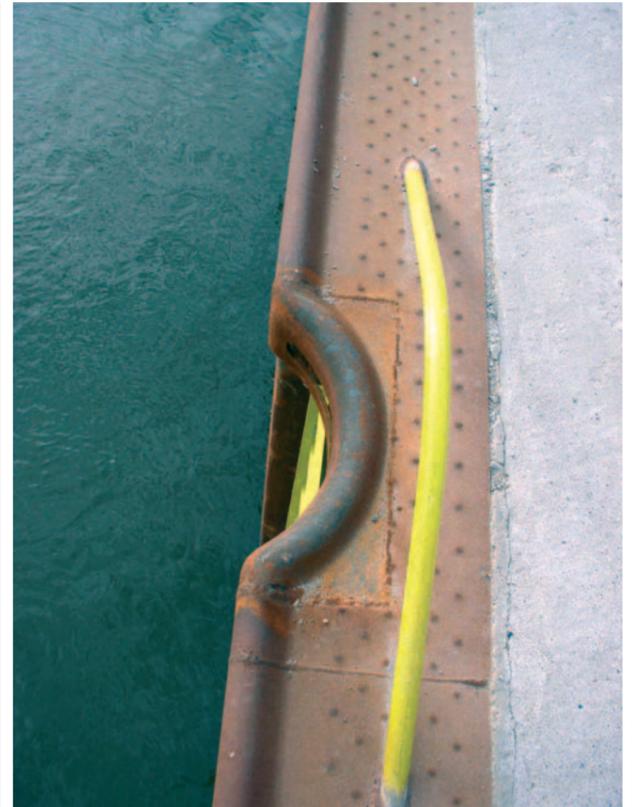
WIR TRAUERN MIT DEN HINTERBLIEBENEN.

Nach Hinweis eines Binnenschiffers Abdeckholm geschaffen

**Spundwand:
Abdeckholm war
nicht eingeschnürt**

Durch Nachfragen und gemeinsame Gespräche ist jetzt am Mittellandkanal eine Unfallgefahr beseitigt worden. Es war ein Binnenschiffer, der die BSBG im Frühsommer 2002 darauf aufmerksam machte, dass an der neuen, drei Meter hohen Spundwandverlängerung im Bereich der BARO Lagerhaus GmbH, Bülstringen, erhebliche Sicherheitsmängel bestehen. Der Spundwand-Abdeckholm war im Bereich der Steigeleitern nicht wie üblich eingeschnürt und somit war ein gefahrloses Ein- und Aussteigen bei dieser Spundwandhöhe nicht gegeben.

Das Unternehmen berief sich zunächst auf die Genehmigungslage. Es hieß: „Für den Bau und die Inbetriebnahme der Anlagen liegen sowohl amtlich geprüfte Unterlagen als auch die Genehmigungen (vom zuständiger Wasser- und Schifffahrtsamt) vor.“ Der Baubetrieb bestätigte dem Unternehmen, „dass an allen öffentlich vergebenen Baustellen im Bereich des Ausbaus des Mittellandkanals alle Liegestellen mit analogen Spundwandleitern ausgerüstet wurden.“ Leider ist dies im großem Umfang richtig.



Ein ungefährdetes Ein- und Aussteigen war an der Spundwandleiter ohne eingehaltenen Kantenschutz nicht möglich.

Es wurde vermutlich auf Grund der geringen Spundwandhöhe von max. 1,5 m bislang von niemandem beanstandet, obwohl die Ausbaufestlegungen hier ebenfalls Holmeinschnürungen vorsehen. Der nicht eingezogene Kantenschutz dagegen soll nur für Notfallleitern bei Rechteck-Kanal-Querschnitten (keine Liegestellen, Spundwandhöhe max. 1 m) ausgeführt werden.

Die BARO Lagerhaus GmbH, insbesondere die Geschäftsführung, entschloss sich im Januar 2003, trotz oben ge-

nannter Einwände, die entsprechenden Einstiege ändern zu lassen. Im Sommer wurden die entsprechenden Änderungen ausgeführt.

Unser Dank gilt der Aufmerksamkeit unseres Versicherten und der BARO Lagerhaus GmbH für die Einsicht, dass auch Schiffer sicher leben und arbeiten wollen. Unsere Frage bleibt, „wie sicher sind die öffentlichen Liegestellen am MLK, wenn beispielsweise ein Fahrzeug mit Freibord 0 über die vorhandenen Leitern erreicht werden soll?“



Innerhalb eines Tages wurde die Fahrinne wieder für den Verkehr freigegeben.

Anker riss Kohlenschiff auf Unfall im Nebel – Mittellandkanal für einen Tag gesperrt

Es hatte auch der Nebel Schuld, dass die Kohlen ins Wasser fielen. Eine Schiffshavarie auf dem Mittellandkanal behinderte am 13. Oktober gegen 6.30 Uhr die Schifffahrt einen Tag lang. Das polnische Gütermotorschiff „J“, mit 495 t Kohle beladen, war im aufkommenden Nebel bei Minden-Hahlen (km 97,3, Höhe der ehemaligen Umschlagstelle, nördliches Ufer) durch das nachfolgende niederländische GMS „R“ gerammt worden. Dabei riss der Anker des GMS „R“ ein etwa 4,50 m langes und ca. 60 cm klaffendes Loch im Bereich des Maschinenraums in das vordere GMS „J“.

Dessen Schiffsführer hatte zuvor wegen des Nebels die Fahrt verlangsamt, wollte festmachen, um auf klare Sicht zu

warten. Dieses Manöver wurde auf dem unter Radar fahrenden „R“ zu spät bemerkt. Das Achterschiff von „J“ sank sofort, legte sich quer im MLK und versperrte die Durchfahrt. Die Besatzung rettete sich an Land, das Vorschiff schwamm allerdings noch festgemacht am nördlichen Kanalufer.

Vom zuständigen WSA Minden wurde der MLK daraufhin gesperrt. Die Mehrzweckfähre „Mittelweser“ und einige Schuten leichterten die Kohleladung. Deshalb konnte „J“ am Abend des 13. Oktober über das am Grund liegende Achterschiff mittels Seilwinde der Mehrzweckfähre an das südliche Kanalufer gezogen werden. Die Sperrung des MLK wurde am Vormittag des 14. Oktober durch das

WSA Minden wieder aufgehoben.

Da das Vorschiff des GMS „J“ nicht vollständig wasserdicht war (Schotte/Wallgänge), sackte es, trotz Einsatz von Pumpen, ebenfalls auf den Kanalgrund ab. Eine Bergungsfirma machte das havarierte Schiff durch Leckabdichten, Aufkanten des Laderaums und provisorisches Abdichten des langen Risses im Maschinenraum innerhalb von drei Tagen schwimmfähig.

Das niederländische Fahrzeug, mit 800 t Kalisalz beladen, hatte nur geringe Schäden im Vorschiffsbereich davongetragen.

Mit der schnellen Bergungsaktion hat das WSA Minden vorbildliche Arbeit entsprechend dem Binnenschiffahrts-Aufgabengesetz geleistet.

● **Notwendig für Mitarbeiter**

● **Auf Gefahren sicher reagieren**

● **Seminare der BSBG**

Richtig unterweisen kann man lernen

Sicher und gesund arbeiten, um dieses Ziel zu erreichen, müssen einige Bedingungen gegeben sein. So ist es notwendig, dass die technische Sicherheit gewährleistet ist, aber auch, dass die organisatorischen Voraussetzungen für sicheres Arbeiten erfüllt sind. Wichtig ist aber auch, dass die Beschäftigten über das notwendige Wissen verfügen und bereit sind, dieses in ihrem Arbeitsalltag einzusetzen. Dazu sind regelmäßige Unterweisungen vorgesehen. Sie sind eine wichtige Voraussetzung und ihre Umsetzung im Unternehmen eine wichtige Führungsaufgabe. Motivierte und gut unterwiesene Mitarbeiter sind ein Gewinn für jedes Unternehmen. Sicher Arbeiten bedeutet weniger Ausfallzeiten, weniger Stillstand, kurz ein besseres Arbeitsergebnis.

tungseinrichtungen sowie im richtigen Umgang mit Gefahrstoffen unterwiesen werden. Aber auch nach einem Unfall bzw. Beinaheunfall hat nach der Unfalluntersuchung eine Unterweisung zu erfolgen. Die Unterweisungen sind zu dokumentieren und von den beteiligten Mitarbeitern gegenzuzeichnen. Sie sind in regelmäßigen Abständen mindestens jedoch einmal jährlich zu wiederholen.

Und wer ist am besten geeignet, die Mitarbeiter zu unterweisen? Vom Gesetz her muss der Unternehmer seine Mitarbeiter unterweisen. Im Rahmen der Pflichtenübertragung wird diese Aufgabe aber meist den Führungskräften, angefangen vom Betriebsleiter bis hin zum Schiffsführer, übertragen. Das ist in der Regel

beiter danach über Wissen, wie man sich sicher verhält, verfügt, d. h. die an seinem Arbeitsplatz auftretenden Gefahren erkennt, richtig einschätzt und bei eventuell auftretenden Störungen angemessen und sicher reagiert – er sich also sicher verhält.

Aber nicht jeder hat pädagogische Vorkenntnisse oder Erfahrungen mit Unterweisungen. Doch, das ist kein Grund, auf Unterweisungen zu verzichten. Richtig unterweisen – das kann man lernen. Wie schaffe ich es, bei einer Unterweisung die Themen so zu vermitteln, dass sie beim Zuhörer ankommen? Wo setze ich meinen Schwerpunkt, was ist überflüssig? Wie lange darf eine Unterweisung maximal und wie lange muss sie mindestens dauern? Nur einige Fragen, die wir in unserem Seminar „Unterweisung von Mitarbeitern“ zusammen mit den Teilnehmern bearbeiten und lösen.

Damit eine Unterweisung erfolgreich ist, sind einige Vorüberlegungen notwendig: Wer sind meine Gesprächspartner, welchen Handlungsspielraum und Vorkenntnisse, welche Bedürfnisse und Erwartungen haben sie? Was will ich erreichen? Wenn man beides, das Unterweisungsziel und die Situation der Teilnehmer bei der Vorbereitung zur Unterweisung berücksichtigt, hat man schon viel gewonnen. Nun kommt es nur noch auf die Durchführung an. Die Chance einer motivationssteigernden Unterweisung zu nutzen und aktuelle Sicherheitsprobleme zu lösen, ist am ehesten möglich, wenn man mit flexiblen Methoden einen



Ausprobieren und dabei auf Gefahren hinweisen gehören zusammen.

Dies allein ist schon ein Grund, regelmäßig zu unterweisen. Es ist aber auch in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben. Wann sind Unterweisungen vorgeschrieben? Unterweisungen müssen bei neuen Mitarbeitern, bei Inbetriebnahme neuer Maschinen und Anlagen, bei der Ausführung neuer bzw. seltener Arbeitsvorgänge erfolgen. Des Weiteren müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit neuen Werkzeugen bzw. Hilfsmitteln, im richtigen Umgang mit persönlicher Schutzausrüstung und Ret-

auch richtig, denn der direkte Vorgesetzte kennt die Gefahren in seinem Bereich ganz genau. Er weiß, wie gearbeitet wird und kennt seine „Pappenhelmer“ und weiß auf diese einzugehen. Die Kontrolle, ob Anweisungen verstanden, umgesetzt und eingehalten werden, liegt in seinem Aufgabenbereich und ganz wichtig: er ist berechtigt, Anweisungen zu erteilen.

Unterweisen – das ist mehr als die Weitergabe von Vorschriften. Das Ziel einer Unterweisung ist es, dass der Mitar-

Erfolge spüren lassen

frischen Wind in die Durchführung hineinbringt.

Motivierend wirkt sich z. B. die Einbeziehung der Mitarbeiter aus. Gemeinsam mit ihnen wird eine Lösung für eine Alltagssituation gefunden und durch Nach- und Selbermachen die fachlich richtige Ausführung gelernt. Die fachliche Qualifikation findet Anerkennung und wird gleichzeitig gefördert. Die Rolle der



Hier werden einem Auszubildenden in klarer und verständlicher Sprache Wirkungsweise und Gefahren einer Ankerwinde dargestellt.

Führungskräfte besteht dabei darin, Lösungen für Probleme anzubieten und Probleme nicht schon vorweg zu lösen. Ziel der Unterweisung ist es, dass die Teilnehmer etwas lernen. Jemanden unterweisen bedeutet daher, ihm helfen zu lernen. Das ist das Geheimnis jeder erfolgreichen Unterweisung. Deshalb ist eine Unterweisung nicht abgeschlossen, wenn dem Lernenden alles gesagt und gezeigt wurde, sondern erst dann, wenn er mit der Hilfe des Unterweisers wirklich etwas gelernt hat. Es ist wichtig zu prüfen, ob jeder Einzelne das Thema verstanden hat. Eine kurze Zusammenfassung der Teilnehmer ist hierfür ein wirksames Mittel.

Vier Grundregeln für eine erfolgreiche Unterweisung:

Um erfolgreich zu unterweisen, ist es erstens wichtig, den Mitarbeiter Schritt für Schritt zu führen. Er kann nicht alles auf einmal lernen. Daher gliedert man z. B. einen Arbeitsvorgang für die Unterweisung in einzelne Lernschritte, die so groß sind, dass man sie leicht erlernen kann.

Zweitens muss man dem Mitarbeiter alles mitteilen. Auch Lernende können keine Gedanken lesen. Sie können das Was, Wie und Warum der Arbeit nur wissen, wenn man es ihnen mitteilt.

Der dritte Schritt einer erfolgreichen Unterweisung ist es, den Mitarbeiter selbst probieren zu lassen. Man lernt nicht Klavier spielen nur vom Zuschauen, niemand lernt Ski-

Unbedingt selbst versuchen

laufen, indem er nur Bücher darüber liest. Also lernt niemand eine Arbeit, indem er nur eine Unterweisung anhört. Zum erfolgreichen Lernen muss man es selbst versuchen und üben.

Wenn man den Mitarbeiter Erfolge spüren lässt, trägt dies viertens ebenfalls zu einer erfolgreichen Unterweisung bei. Wenn der Lernende nicht selbst

erkennt, ob sein Lernen Erfolg hat, dann muss man es ihm sagen. Gut arbeiten ist eine Leistung, die Anerkennung verdient. Gut lernen ebenfalls, denn auch dies ist eine Leistung, die jedoch oft schwieriger und mit mehr Mühe erkaufte wird.

Sollte der Mitarbeiter nun doch nicht alles so gelernt haben, dass er es auf Anhieb richtig macht, reicht es nicht, ihm zu sagen, dass er es falsch macht. Wichtig ist auch, ihm zu zeigen, was er falsch gemacht hat, wie er es richtig macht und warum es nur so und nicht anders sinnvoll, richtig und sicher ist.

All dies wird seit vier Jahren intensiv auf einem Zwei-Tages-Seminar der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft erarbeitet. Die Seminare finden großen Anklang, so dass die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft sie im nächsten Jahr fortsetzen wird.

Die genauen Termine entnehmen Sie bitte der Seminarübersicht auf Seite 4.



Der Preisträger Heinz-Jürgen Effern, gemeinsam mit den Vorsitzenden des Vorstandes der BGF bei der Preisverleihung in Hamburg (v. links: Heino W. Saier, Klaus Peter Röskes, Heinz-Jürgen Effern, Horst Schmidt, Manfred Rosenberg).

Unterweisen mit System

Viele Vorgesetzte möchten ihrer Pflicht zur Unterweisung zwar nachkommen, aber dann hat man doch immer wieder etwas Wichtiges zu tun, oder die Zeit ist gerade nicht gegeben, oder man wundert sich, „was, schon wieder ist ein Jahr um, das hätte ich nicht gedacht“. Oder der Mitarbeiter war bei der letzten Unterweisung gerade auf Freischicht oder hatte Urlaub, oder, oder, oder...

Solche Probleme und im Ernstfall Schwierigkeiten, weil man es mit der Unterweisung nicht so ernst genommen hat, müssen nicht sein.

Das Nachhalten und systematische Erfassen von Unterweisungen und ihren Inhalten ist nicht nur sinnvoll, sondern theoretisch mit jeder Kladde oder mit jedem Karteikasten möglich – allerdings mühselig und vielleicht nicht mehr ganz zeitgemäß.

Mit einem Rechner und einer Datenbank allerdings lassen sich alle Mitarbeiter, die Schulungsinhalte und Schulungsintervalle problemlos festhalten. Quasi auf „Knopfdruck“ lässt sich dann ermitteln, welcher Mitarbeiter wann zu welchem Thema unterwiesen wurde. Gekoppelt mit einer Terminverwaltung wird der Vorgesetzte

rechtzeitig an die fällige Wiederholungsunterweisung erinnert. Ein solches System hat der Preisträger des Ideenwettbewerbs „Gesund und Sicher 2003“ der BGF in seinem Unternehmen eingesetzt. Heinz-Jürgen Effern wurde dafür am 18. November geehrt.

Ein Rechner kann auch als Hilfsmittel wertvolle Dienste bei der Unterweisung leisten. Für zahlreiche Themen sind bereits Arbeitsmaterialien verfügbar oder sie lassen sich ansprechend gestalten und problemlos ändern. Filme und DVDs lassen sich ebenfalls für interessante Unterweisungen nutzen.



Vom Schulschiff „Rhein“ kommend, testeten Auszubildende den Parcours der BSBG.

Auf dem Parcours wartete manche Stolperstelle

Die BSBG war auf der Messe in Duisburg präsent

Auch in diesem Jahr war die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wieder mit einem Stand auf der Duisburger Schiffahrtsmesse vertreten. Thema war dieses Mal die von den gewerblichen Berufsgenossenschaften gemeinsam durchgeführte Aktion: Sicherer Auftritt gegen Sturz-, Rutsch- und Sturzunfälle (SRS). Denn fast die Hälfte aller gemeldeten Arbeitsunfälle in der Binnenschiffahrt sind so genannte SRS-Unfälle.

Die Anlässe für die oft folgenschweren Unfälle sind meist klein. Ein Schiffsjunge springt zum Festmachen an Land, der Schiffsführer geht mit Pantoffeln aus dem Steuerhaus und rutscht von einer Stufe ab, der Matrose stolpert über einen im Gangbord liegenden Schlauch, der Maschinist rutscht auf einer Öllache im Maschinenraum aus usw. ...

nenschiffahrts-BG die Besucher über die alltäglich vorkommenden Sturz-, Stolper- und Rutschgefahren auf Schiffen. Neben den unterschiedlichen Treppen- und Leiterausführungen wurden auch verschiedene Bodenbeläge für den Parcours benutzt. Die Treppenstufen wurden aus Tränenblech, wie es in der Binnenschiffahrt üblicherweise genutzt wird, erstellt. Andere Gehflächen wurden lackiert, mit Anti-Slip-Farbe behandelt oder Warzen wurden aufgeschweißt. Auch verschiedene Gitterroste wurden eingebaut.

Zugang zu Steuerhäusern oder als Übergänge von Rohrleitungen an Deck von Tankmotorschiffen vorfindet. Beim Abstieg vom letzten Element spürte man an der Reaktion des „Parcoursnutzers“ eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Schiffsjungen auf dem Parcours

Neben Inspektoren verschiedener Firmen, Schiffseignern und Vertreterinnen der „Frauen in der Binnenschiffahrt“ waren auch die Neueinsteiger, die zeitgleich auf dem Schulschiff „Rhein“ in Homburg am Einführungslehrgang der Binnenschiffahrts-BG teilnahmen, „Parcoursgänger“. Sie wurden damit von Anfang an mit den Gegebenheiten auf den Schiffen konfrontiert.

Ein Augentest und die Möglichkeit, sich von Mitarbeitern des AMD den Blutdruck messen zu lassen, rundeten zeitweise das Angebot ab.

Unfallzahlen sinken weiter

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist im ersten Halbjahr 2003 weiter erheblich zurückgegangen. Sie sank um fast zehn Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum und liegt jetzt bei gut 440.000.

Dies teilt der Hauptverband der gewerblichen Berufsge-

nossenschaften (HVBG) in Sankt Augustin mit.

Diesen erfreulichen Trend kann auch die BSBG bestätigen. Die der BSBG im ersten Halbjahr angezeigten meldepflichtigen Unfälle sind absolut um knapp 20% zurückgegangen, während die nicht meldepflichtigen Unfälle (Arbeitsun-

fähigkeit unter vier Tagen) absolut um 6,2% angestiegen sind. Eine Aussage zur relativen Entwicklung der Unfallmeldungen ist für das 1. Halbjahr nicht möglich, weil die BSBG die Veränderungen zur Zahl der versicherten Personen erst im Frühjahr 2004, mit den Lohnnachweisen erfährt.

7.000 Tote durch Stürze

Jeden Tag stolpern, rutschen oder stürzen mehr als tausend deutsche Arbeitnehmer so schwer, dass sie mindestens drei Tage nicht arbeiten können. In Heim und Arbeitswelt stürzen rund 7.000 Deutsche pro Jahr zu Tode.

Mit einem eigens auf die Binnenschiffahrt zugeschnittenen „Stolperparcours“ mit neun verschiedenen Elementen informierten die Mitarbeiter der Präventionsabteilung der Bin-

Privatisierung heißt höhere Kosten

Immer wieder beginnt in der politischen Öffentlichkeit eine Diskussion über die Privatisierung der gesetzlichen Unfallversicherung. Würden am Ende mehr Wahlfreiheit und geringere Kosten stehen? Die Antwort heißt mit großer Wahrscheinlichkeit „Nein“, wie ein Blick auf die Erfahrungen anderer Länder zeigt.

Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung, also die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, sind in Deutschland Körperschaften des öffentlichen Rechts. Während die Leistungen gesetzlich festgelegt sind, steuern Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch die Selbstverwaltung die Aufgabenerfüllung in der Unfallverhütung und Rehabilitation. Auch

len, denn sie haben Kosten für Marketing und Akquisition. Daher sind sie insbesondere an guten Risiken wie Bütrotätigkeiten interessiert. Bei allen gefährlichen Arbeiten, von Bauberufen über Metallern bis zu vielen Servicebereichen, ist dagegen eine teils drastische Erhöhung der Beiträge zu erwarten oder die Privatversicherer würden für solche Berufsgruppen gar keine Versicherungen anbieten. Einige Berufe werden deshalb auch im ansonsten privaten System durch öffentlich-rechtliche Träger versichert, wie z.B. die Seeleute in Belgien oder landwirtschaftliche Arbeitnehmer in Finnland, die für die Privaten kein Geschäft darstellen oder für die sich kein Privater findet.

Private Versicherer nehmen zudem üblicherweise nur Arbeitsunfälle in ihren Leistungskatalog auf. Die Versicherung der erheblich teureren und immer mehr zunehmenden Berufskrankheiten (z. B. Asbestfälle) lehnen die meisten Gesellschaften ab. Das Risiko ist zu hoch, der zu erzielende Profit zu gering. Berufskrankheiten werden daher z.B. auch in den privaten Systemen in Portugal, Belgien und Dänemark von öffentlichen Trägern versichert. Mit der Folge, dass der Unternehmer zwei Prämien zu zahlen hat: an den Privatversicherer und an den Berufskrankheiten-Fonds. In Belgien sind übrigens die Verwaltungskosten der privaten Unfallversicherer fünfmal höher als die des öffentlichen Berufskrankheiten-Fonds, der wie in Deutschland von den Sozialpartnern verwaltet wird.

Teurer wird es besonders für den Mittelstand. In vielen Ländern haben gerade die kleinen und mittleren Unternehmen ohne eigene Arbeitsschutzabteilung ungünstigere Unfallquoten als Großunternehmen. Die kommerziellen

Versicherer berechnen die Prämien streng nach dem Risiko des einzelnen Betriebes und nicht einer ganzen Gruppe von Betrieben wie die BGen. Folge: in Großbritannien z.B. sind die kleinen Unternehmen jedes Jahr erneut Bittsteller der Versicherungsgesellschaften im Kampf um günstige Policen.

In der Diskussion um eine Privatisierung der gesetzlichen Unfallversicherung wird immer wieder vergessen, dass durch das heutige System die Unternehmerhaftpflicht abgelöst wird. Damit sind zivilrechtliche Klagen der Arbeitnehmer gegen Unternehmer sehr weitgehend ausgeschlossen, weil die Berufsgenossenschaft die Entschädigung umfassend abdeckt und damit den Unternehmer von Rechtsstreitigkeiten entlastet. In vielen privaten Systemen ist dies nicht der Fall, z.B. in Dänemark oder in den USA.

Wer bezahlt alte Renten?

Obwohl der Unternehmer Prämien an Versicherungsgesellschaft und Berufskrankheiten-Fonds bezahlt hat, kann er von einem verletzten Arbeitnehmer vor Gericht auf Schadensersatz verklagt werden.

Argumentiert wird auch immer wieder mit dem besseren Service der Privaten. Ob der immer und überall so viel besser ist, mag man überlegen, wenn man das nächste Mal auf einen Rückruf oder eine Antwort wartet. Die Berufsgenossenschaften haben die Herausforderung „von der Verwaltung zum Dienstleister“ jedenfalls längst angenommen.

Offen ist zuletzt die Frage nach Altfällen und laufenden Rentenzahlungen – wären diese bei einer Umstellung auf private Versicherer gesichert? Und wenn ja, wie?

Renten größter Kostenfaktor

im Fall einer Privatisierung ist davon auszugehen, dass es bei einer generellen Versicherungspflicht bleibt.

Bei den Kosten liegt bereits der erste Knackpunkt. Knapp die Hälfte aller Ausgaben der Berufsgenossenschaften sind vom Gesetzgeber festgelegt. Dabei handelt es sich vor allem um Renten – deren Höhe die BGen nicht beeinflussen können –, um Ausgaben für Heilbehandlung, berufliche Wiedereingliederung sowie Unfallverhütung und Prävention. Die Verwaltungskosten sind dagegen nur ein vergleichsweise kleiner Kostenfaktor, sie bewegen sich um die Zehn-Prozent-Marke (Durchschnitt aller BGen 2002).

Internationale Erfahrungen sprechen dagegen, dass es zu niedrigeren Verwaltungskosten kommt und damit – bei gleichen Leistungen – insgesamt billiger wird, denn Private müssen anders als die BGen Gewinn erzie-

Schulungsplan 2004 der BSBG

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen		
Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
1.1 Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
1.1.2 Fortbildungsseminar „Gefährdungsbeurteilung“ (Fortsetzung 2002)	07.06. bis 09.06.04	Sellinghausen
1.2 Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte		
1.2.1 Fachtagung	08.11. bis 09.11.04	Kassel
1.3 Sicherheitsbeauftragte		
1.3.1 Grundseminar A für Sicherheitsbeauftragte	16.02. bis 20.02.04	Sellinghausen
1.3.2 Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	15.03. bis 19.03.04	Sellinghausen
1.3.3 Fortbildungsseminar	04.10. bis 06.10.04	Sellinghausen
1.4 Betriebsratsmitglieder		
1.4.1 Fortbildungsseminar „Suchtmittel im Betrieb“	19.04. bis 21.04.04	Sellinghausen
1.5 Berufsanfänger/Auszubildende		
1.5.1 Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	19.01. bis 30.01.04	Duisburg
1.5.2 Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	13.09. bis 24.09.04	Duisburg
1.6 Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
1.6.1 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	01.03. bis 03.03.04	Sellinghausen
1.6.2 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	22.03. bis 24.03.04	Berlin
1.6.3 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	02.11. bis 04.11.04	Bodensee

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Termin	Thema	Ort
26.04. bis 28.04.04	Workshop Rettungsweste	Sellinghausen
22.11. bis 24.11.04	Workshop Rettungsweste	Sellinghausen
16.06. bis 18.06.04	Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	Duisburg
08.12. bis 10.12.04	Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	Duisburg
02.06. bis 03.06.04	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	Duisburg
13.10. bis 15.10.04	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	Duisburg
31.03.04	Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	Duisburg
14.07.04	Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	Duisburg
30.11.04	Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	Duisburg
24.05. bis 26.05.04	Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	Sellinghausen
24.05. bis 26.05.04	Unterweisung von Mitarbeitern	Sellinghausen
18.10. bis 20.10.04	Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Rückenschule	Sellinghausen
27.09. bis 29.09.04	Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	Sellinghausen

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.: 0203/2952-112/153 oder Fax: 0203/2952-135. E-Mail: rwerk@bsbg.de. Den jeweils aktuellen Seminarplan können Sie auch im Internet unter www.bsbg.de finden.

Groß und gut sichtbar müssen sie sein

Sicherheitskennzeichen nutzen viel

Ohne einen visuellen Hinweis geht es nicht. Heute werden die meisten Gefahren in der Arbeitswelt durch veränderte Technologien oder durch technische Schutzmaßnahmen – ein Beispiel: mit dem Keilriemenschutz – beseitigt. Reicht dies nicht aus, kommen organisatorische Lösungen oder eine persönliche Schutzausrüstung in Betracht. In allen Fällen aber begleiten Hinweise auf die bestehende Gefährdung diese Maßnahmen.

Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichen sind also unsere ständigen Begleiter im Arbeitsleben. Sie warnen vor einer Gefahr oder einem Risiko (z. B. Stolper- oder Quetschgefahr), sie schreiben ein bestimmtes Verhalten vor (z. B. Augen- oder Gehörschutz benutzen) oder sie verbieten ein Verhalten (Zutritt für Unbefugte oder Rauchen verboten), durch das eine Gefahr entstehen kann. Sie zeigen uns den Rettungsweg oder den Notausgang, den Weg zu einer Erste-Hilfe-Einrichtung oder Standorte von Feuermelde- und Feuerlöscheinrichtungen an.



schleifer hat schon viele das Augenlicht „gekostet“. Das Hinweisschild: „Augenschutz benutzen“ soll eindringlich daran erinnern, unbedingt die Schutzbrille bei der Arbeit mit diesen Geräten aufzuziehen.

Solche Zeichen müssen überall dort eingesetzt werden, wo trotz allem Risiken oder Gefahren verbleiben.

Immer wieder stellte man vor Ort fest, dass selbst Schiffseigner auf die Frage: „Wo befindet sich denn hier der Feuerlöscher?“ den Blick suchend herumirren lassen. Helfen kann da, besonders im Notfall, ein sinnvolles Hinweiszeichen. Damit läßt sich der Standort des Feuerlöschers auch von Ortsfremden schnell erkennen.

Sehr wichtig sind auch die Hinweise zum Gebrauch der Persönlichen Schutzausrüstung. Die Arbeit an einem Schleifgerät, mit einem Nadelentrostler oder einem Winkel-



Besonders ärgerlich und zum Teil auch schmerzhaft ist es, im Maschinenraum auf den Boden starrend nach möglichen Stolperstellen zu suchen und im gleichen Augenblick mit dem Kopf an einem nahezu unsichtbaren Eisenträger zu stoßen. Abhilfe für die Beule bietet der Schutzhelm – und der Hinweis „Schutzhelm benutzen“ – oder angebrachte Warn- und Schutzprofile aus Polyurethanschäum. Sie können auch an scharfkantige Eisenträger geklebt werden. Stolperstellen markiert man mit gelb-schwarzen Streifen.

Eine Checkliste zur Nutzung von Kennzeichnungen kann bei der Gefährdungsbeurteilung hilfreich sein. Darauf gehören Fragen wie: Wird vor dem Anbringen von Sicherheitskennzeichnungen geprüft, ob durch primäre Arbeitsschutzmaßnahmen die Risiken nicht vermieden oder ausreichend begrenzt werden können? Oder sind Rettungswege und Notausgänge deutlich sichtbar und auch im Dunkeln zu erkennen? Und: Sind die Rettungswege frei?

Mayers tauchen in allen Geschäftslagen 40-jähriges Firmenjubiläum

Alles Mayer, auch unter Wasser, und herzlichen Glückwunsch. Seit Oktober 1963 macht Gerhard Mayer aus Seelze bei Hannover aus seinem Hobby einen Beruf, der qualifiziertes Personal ernährt und hohe Anerkennung genießt. Mayer taucht ab, unter und natürlich immer wieder auf. Leistungsbereiche: Sanierungen und Reparaturen unter Wasser und Bautauchen.

Die „Zukunft“ der Mayers ist allerdings dabei im bildlichen Sinne untergegangen: Das sogenannte Taucherschiff, Identifikationssymbol des Unternehmens, mit dem Vater Eberhard begann, erlitt 2001 eine Havarie, wurde verschrottet.

Das Betriebsjubiläum fiel gleichzeitig auf den 65-jährigen

Geburtstag des Seniorchefs, der Sohn Markus in seinen „Tauchstapfen“ weiß. Der ließ sich zunächst als Maschinenschlosser ausbilden, wurde Diplom-Ingenieur im Maschinenbau und Schweißfach-Ingenieur. Damit waren Grundlagen für die Arbeit im väterlichen Betrieb geschaffen. Danach erfolgte die Weiterbildung zum Berufstaucher.

„Tauchmayer“, wie die Firma heißt, beschäftigt fünf Versicherte im Tauch- und Bergungsbereich, zwei Außendienstmitarbeiter und eine Bürokräft. Zur Verfügung stehen ein Schubboot, ein Decks-Ponton und diverse Hilfspotons für alle Tauch- und Bergungsarbeiten.

Info: www.tauchmayer.de

Günstig vor Anker gehen im Duisburger Hafen an Weihnachten und Neujahr

Schiffahrttreibende, die Weihnachten und/oder Neujahr im Duisburger Hafen verbringen möchten, können auch in diesem Jahr wieder mit günstigen Hafengeld-Tarifen rechnen.

So gelten von Dienstag, 23. Dezember 2003, 18.00 Uhr bis Montag, 29. Dezember 2003, 8.00 Uhr die Tarifstelle für den Aufenthalt von ein bis drei Kalendertagen. Statt 10,45 € müssen also nur 4,75 € pro 100 Tonnen für diese gesamte Zeit gezahlt werden. Gleiches gilt für den Neujahrszeitraum von Mittwoch, 31. Dezember 2003, 18.00 Uhr bis Montag, 5. Januar 2004, 8.00 Uhr.

Für den gesamten Zeitraum der Feiertage, also von Dienstag, 23. Dezember 2003, 18.00 Uhr bis Montag, 5. Januar 2004, 8.00 Uhr gilt die Tarifstelle für den Aufenthalt von bis zu zehn Kalendertagen (10,45 €/100 Tonnen).

Die Regelungen gelten ausschließlich für Motorgüterschiffe ohne Güterumschlag.

75 Jahre Fährverbindung Konstanz – Meersburg

Nahezu still und leise verkehrt seit 75 Jahren die Fähre reibungslos. Die Fährverbindung – 24 Stunden am Tag in Betrieb – zeichnet sich durch ihr bedarfsorientiertes Fahren aus. Damit werden die Wartezeiten auf den Vorplätzen der Fähre verkürzt. Das Angebot eines „schnellen Kurses“ und die damit verbundene Fahrplandichte schätzen nicht nur die Einheimischen, sondern setzt auch auswärtige Beobachter immer wieder in Erstaunen.

Den zur Zeit 130 Mitarbeitern im Fahr- und Platzdienst und weiteren 18 Personen in den Werkstätten und im Management bietet die Stadtwerke Konstanz GmbH einen sicheren Arbeitsplatz. Ohne den unermüdbaren Fleiß und die Einsatzfreude im schweren Dienst bei Tag und Nacht wäre der Aufschwung des Fährbetriebes in den vergangenen 75 Jahren undenkbar gewesen.

Unfälle durch Arzneien

Alarm: Jeder vierte Unfall passiert durch Medikamente, warnen Rechtsmediziner wie Professor Dr. Ludwig von Mayer (Universität München) in der aktuellen „Apotheker Umschau“. „Arzneien mindern die Fahrtüchtigkeit.“ Nachgewiesen sind Beeinträchtigungen von Reaktionszeiten durch Schlaf- und Beruhigungsmittel, Anti-Depressiva, Anti-Psychotika und Blutdrucksenker. Aufputschmittel fördern eine aggressive Fahrweise. Bei Diabetikern besteht durch falsche Dosierung die Gefahr von Über- oder Unterzuckerung mit Bewusstseinsstörungen als Folge. Alkohol und Medikamente sind schon in kleinen Mengen riskant.

Mitmachen und gewinnen

Feldherr	Kanton in der Schweiz	europäischer Staat	Kloster-vorsteher	kataloni-scher Fluss	Süd-amerika-ner	Uhr	Lehrpult	ehem. ital. Münze	Ehefrau	hoher Offizier
	10					8	anhafendes Unkraut			2
schweizer Maler		4			Anspruch Stadt in Bayern				See in Finnland	
das Trinken reihum							Augenwasser			
schweizer Dichter			chilenische Hauptstadt	Waldvogel						Zirkus-arena
Geschäfts-führer	1						englisches Bier	Kamelart	Wohnungs-nehmer	
						Marine-offizier		6		
				Künstler-werkstatt		Gewebe				österr. Schau-spielerin
Verfall Gewürz	griech. Buchstabe			Strauch-frucht				Abzugs-graben	israel. Münze	
schweizer Autor						Berg-werks-beamter	Bahre	Amstracht		
Morgen-rock	unser Planet			Kreuzes-inschrift	nie endend	3				
Rausch-gift						Schiff Jasons				Lebewohl
					Meeres-säugetier			Hafen in Algerien		
Zahlungs-ausgleich			Sinfonie Beet-hovens			9		Laubbolz-pflanze		
							Bewahner einer röm. Provinz			
						5				

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

Die Buchstaben von 1-10 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

Einsendeschluss: 30. Januar 2004

Auflösung aus Fahrensman 3/2003: SCHIFFFAHRTS-MESSE

Gewinner aus 3/2003

1. Preis € 50,-
Thea Fendel
MTS Theseus
55413 Oberheimbach

2. Preis € 25,-
Christine Endres
MS Christel
97855 Triefenstein

3. Preis € 25,-
Dieter Schulte
MS Lee
28219 Bremen

4. Preis € 25,-
Peter Rohling
MS Wilh. Busch
49733 Haren/Ems

5. Preis € 25,-
Regina Windheuser
TMS Wolferode
53343 Wachtberg

Gefährliche Landstraßen

Die Landstraßen sind die mit Abstand gefährlichsten Straßen. Im vergangenen Jahr starben 4.301 Menschen bei Landstraßenunfällen, das waren 63% aller Verkehrsunfalltote.

Innerhalb von Ortschaften starben 25% und auf Autobahnen 13%. Auf Landstraßen wird häufig zu schnell gefahren. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist somit die Unfallursache Nummer Eins.

Besonders kritisch wird es, wenn Bäume am Straßenrand wachsen. Wer gegen einen Baum prallt, statt auf dem freien Feld zu landen, hat in der Regel stärkere Verletzungen. In einer Allee werden die Bäume beim Abkommen von der Fahrbahn für den Fahrer zu einer geschlossenen Wand. Ein Hindurchsteuern ist schon bei geringeren Geschwindigkeiten nicht mehr möglich. Das Fahrzeug prallt in jedem Fall gegen den Baum. Ein hohes Risiko besteht selbst dann, wenn nur vereinzelt Bäume am Straßenrand stehen. Viele Autofahrer reduzieren zwar das Tempo in Alleen, schätzen hingegen einzelne Straßenbäume als ungefährlich ein.



Vorsicht beim Befahren von Landstraßen.

Junge Fahrer sind oft auf Landstraßen unterwegs, gerade nachts. Unerfahrenheit, Selbstüberschätzung und Risikoüberschätzung, vor allem beim Tempo, führen häufig zu schweren Unfällen, bei denen meist auch Mitfahrer zu Schaden kommen.

In den Herbst- und Wintermonaten ist mit schlechten Sichtverhältnissen, Nebel, glitschigem Laub auf der Straße und Glättegefahr zu rechnen. Landstraßen werden dann schnell zu

unberechenbaren Rutschbahnen mit hoher Schleudergefahr und verlängerten Bremswegen. Im Jahre 2002 kamen auf Landstraßen 1.357 Menschen beim Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu Tode. Hierbei sind oft Linksabbiegersituationen oder Überholmanöver die Ursache.

Für das Jahr 2004 plant der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit seinen Mitgliedern eine Kampagne zur Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen.

Ein warmes Essen in der Nacht ist richtig

Wenn man auf Nachtschicht ist: Fettarm und mäßig essen

Der menschliche Organismus unterliegt einem Tages- und Nachtrhythmus. Dieser Rhythmus, die so genannte innere Uhr, beeinflusst die Leistungsbereitschaft. Am Tag ist sie auf Akti-

Wer zu ungünstigen Zeiten oder sogar in der Nacht arbeiten muss, arbeitet gegen seinen natürlichen Rhythmus. Zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit ist die richtige Ernährung von Bedeutung. Mahlzeiten dienen nicht nur der Aufnahme von Kalorien, sondern sie sorgen für die Erhaltung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit. Dies gilt auch und gerade in der Nachtschicht. Mit der richtigen Ernährung lässt sich das Absinken der Leistungsfähigkeit bis zu einem bestimmten Grad verhindern. Auch die Ermüdung kann mit der richtigen Ernährung positiv beeinflusst werden. Gleichzeitig ist die Ernährung in der Nacht auch nicht unproblematisch, weil sich auch der Verdauungstrakt in der Nacht im

Ruhezustand befindet und nicht darauf vorbereitet ist, größere Mengen schwer verdaulicher Nahrung zu verarbeiten.

vität und Leistung programmiert und in der Nacht auf Erholung und Ruhe. Nachts zu arbeiten – und zu essen – verlangt eine große Umstellung.

Bei Nachtschicht sollte nach den Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für Ernährung (DGE) eine andere Verteilung der Energiemenge

als bei Tagschicht vorgenommen werden.

So ist es nach den DGE-Empfehlungen günstig, ein leichtes Abendessen vor der Arbeitsaufnahme, also gegen 19.00 bis 20.00 Uhr und zwei Mahlzeiten während der Nachtschicht einzunehmen. Die Wissenschaftler empfehlen dazu eine warme Mahlzeit gegen Mitternacht und eine Zwischenmahlzeit ca. zwei Stunden vor Arbeitsende.

Ausschließliche Kaltverpflegung ist weniger geeignet, „denn eine warme Mahlzeit gibt besonders nachts das Gefühl innerer Erwärmung und Belebung“, so die DGE. Nochmals: Zwischenmahlzeiten beeinflussen die Leistungsfähigkeit und die Konzentration günstig.



Ein warmes Essen belebt bei Nachtarbeit.

Übergangsfristen in der RheinSchUO beschränkt

Zentralkommission will künftig Fristen setzen

Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ist im gesamten Europa die modernste und umfassendste Sicherheitsvorschrift für Binnenschiffe. Dies hat auch die Europäische Kommission in Brüssel erkannt. Sie wird die EU-Richtlinie über Binnenschiffe anpassen, so dass einheitliche Vorschriften für Bau und Ausrüstung von Binnenschiffen nicht nur auf dem Rhein gelten, sondern auf dem gesamten Netz von Binnenwasserstraßen in Europa. Das bedeutet, auch in den EU-Beitrittsländern. Doch Übergangsfristen haben bisher den Wert der Vorschriften eingeschränkt.

halb eine Übergangsfrist, die der Eigner in Anspruch nehmen kann.

Dabei muss zwischen drei unterschiedlichen Typen von Übergangsfristen unterschieden werden.

A: Die neue Vorschrift muss erst ab einem bestimmten Zeitpunkt erfüllt sein. Aktuelles Beispiel sind hier die Bestimmungen über die Füllrohre und die Überfüllsicherung der Brennstofftanks, die mit Ablauf des Jahres auf allen Schiffen eingehalten werden müssen.

B: Die neue Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten der Vorschrift schon in Betrieb waren.

Als Beispiel hier können die Bestimmungen über Schwimmende Geräte genannt werden, die nur für solche Schwimmenden Geräte gelten, die nach 1996 gebaut wurden.

C: Die neue Vorschrift hat die Übergangsbestimmung „N.E.U.“, was bedeutet, dass diese Vorschrift nur für Neubauten sowie bei Ersatz und Umbau der betroffenen Teile gilt. Weit über einhundert Vorschriften der RheinSchUO haben diese auch als „... Vorherregelung“ oder „Ewigkeitsregelung“ bezeichnete Übergangsfrist.

Die Lebensdauer von Binnenschiffen ist bekanntermaßen sehr groß, die Neubaurate ist gering. Das bedeutet, dass für einen Großteil der Flotte auf dem Rhein die modernen Vorschriften nur auf dem Papier stehen. Das will die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg durch Änderung des Kapitels 24 der RheinSchUO ändern.

Alle Übergangsfristen der Typen B und C werden mit einem zusätzlichen Datum versehen, bis wann die dazu gehörenden Vorschriften spätestens eingehalten werden müssen. Das sind keine festen Daten, weil sonst alle Schiffeigner zu diesem Datum gleichzeitig umrüsten lassen würden, sondern an den Ablauf des jeweiligen Attestes gebundene Fristen.

Zusätzlich staffeln sich die neuen Fristen noch danach, wie hoch der Sicherheitsgewinn ist, wie hoch die Nachrüstkosten sind, wie viele Schiffe betroffen sind.

Manche Vorschriften müssen dann auch auf älteren Schiffen eingehalten werden, schon bei der nächsten, auf die Inkraftsetzung des neuen Kapitels 14 folgenden Attestverlängerung (z. B. Isolierungen von Maschinenteilen im Maschinenraum oder Belüftung von Batterieräumen). Für andere ist mehr Zeit vorgesehen: bis zur ersten Attestverlängerung nach dem Jahr 2040 brauchen z. B. ältere Schiffe noch keine Anker Taschen.

Neuregelung soll Zustand bessern

Durch diese Neuregelung wird erreicht, dass das hohe Niveau der Vorschriften über die Schiffssicherheit nicht nur vom kleinen Teil der relativ neuen Schiffe eingehalten werden müssen, sondern dass später, aber nach einem absehbaren Zeitraum, alle Schiffe, die den Rhein und die übrigen europäischen Wasserstraßen befahren, von gleich hohem Bau- und Ausrüstungszustand sind.

Vorschriften ohne Folgen

Die RheinSchUO, deren Vorläufer weit in das vorige Jahrhundert zurückgehen, wurde in jeweils revidierten Fassungen 1976 und 1995 vollständig neu herausgegeben; eine Neufassung des Kapitels über die Sicherheit von und auf Fahrgastschiffen wird voraussichtlich 2005 in Kraft treten. Dazwischen sind immer wieder Änderungen einzelner Bestimmungen durchgeführt oder neue Anforderungen aufgenommen worden. Oft handelte es sich dabei um Bestimmungen aus unseren Unfallverhütungsvorschriften.

Neue Vorschriften sind beim Bau neuer Schiffe leicht einzuhalten und verursachen meist auch keine wesentlichen Mehrkosten. Anders ist es aber, wenn bestehende Schiffe auch diese Vorschriften erfüllen müssen. Dann sind oft aufwändige Umbauten nötig. Zu allen neu eingeführten Vorschriften in der RheinSchUO gibt es des-

nossenschaften anlässlich der Europäischen Asbestkonferenz vom 3. bis 6. September in Dresden hin. Im vergangenen Jahr gab es damit mehr Todesopfer durch Asbest als durch Arbeitsunfälle. Bei den Todesfällen Berufserkrankter ist As-

best die weitaus häufigste Todesursache. Mehr als die Hälfte der insgesamt 2.000 Todesfälle Berufserkrankter entfallen auf den gefährlichen Mineralstoff, der heute komplett verboten ist.

Mehr Asbest-Opfer als Tote durch Arbeitsunfälle

Die Zahl der Asbestfälle ist in den letzten zwei Jahrzehnten regelrecht explodiert. 74 Todesfälle in Folge einer asbestverursachten Berufserkrankung wurden 1980 verzeichnet, im Jahre 2002 waren es 1.009. Darauf wiesen die Berufsge-

Tipps für einen „Sicheren Auftritt“ Angemessen gehen

Sturzunfälle werden von „alten Hasen“ ebenso verursacht wie von „jungen Hüpfern“, wobei die Ursachen sogar manchmal die gleichen sind, aber nicht immer. Wer Jüngere beobachtet, der kann sehen, dass sie oft nicht schnell genug irgendwohin kommen können und dann auch schon mal eine Treppe hinunterspringen oder zumindest eine Stufe übergehen, aus dem Führerhaus vom Lkw springen oder an Bord Niedergänge mit Blick nach vorne begehen. Umdrehen und rückwärts gehen oder einen Handlauf benutzen, das ist doch uncool und eine Sache für Oldies – hoffentlich. Aber auch Jüngere sind nicht vor Stolper- und Sturzunfällen gefeit und mit einem Gipsbein oder einem ruhiggestellten Knöchel herumzuhängen ist auch nicht wirklich cool.

Auch bei Älteren nicht, zumal hier oft noch längere Genesungszeiten hinzukommen. Viele Sturzunfälle ereignen sich beim ganz normalen Gehen. Auf ebener Fläche geschieht Gehen ganz automatisch und ohne besonderer Belastung für das Gehirn. Erst wenn eine Störung auftritt, müssen Korrekturen vorgenommen werden. Dazu ist es notwendig, dass man die Gefahr wahr-

nimmt und dann auch angemessen reagiert.

Gerade bei bekannten Wegen, bei routinierten Tätigkeiten fällt das manchmal schwer, weil das Gehirn die Störung gar nicht als solche wahrnimmt. Sei es, dass es abgelenkt ist, mit anderen Dingen beschäftigt, in Gedanken ... Eine Gefahr besonders für Routinierte, die schon lange in der gleichen Arbeitsumgebung arbeiten.

Gefährdet ist man auch, wenn man seine „Gehwerkzeuge“ überfordert. Viele Tätigkeiten sind mit stundenlangem Sitzen verbunden: Lkw-Fahren, Büroarbeit, aber auch das Führen eines Schiffes. Wird dann eine schnelle Bewegung erforderlich, kann diese schnell daneben gehen. Während der Ruhestellung sind Bänder und Sehnen kaum bzw. nur eingeschränkt belastet und die Muskeln auch nicht optimal durchblutet. Ein plötzlicher Sprung kann dann leicht mit einem Knochenbruch oder einem Riss an Bändern enden. Darauf sollte man bei entsprechender Belastung achten und Füße und Beine erst wieder „wecken“ und die Durchblutung in Gang bringen, sich recken und langsam starten.

Regelmäßige moderate körperliche Betätigung wie Spaziergänge, Walken, Schwimmen oder Gymnastik mit anschließendem Stretchen halten nicht nur Herz und Kreislauf fit, sondern ebenso Muskeln und Gelenke und vermindern damit die Gefahr von ernsthaften Folgen bei Fehlritten.



Auf Schulschiff lernen

Die Lehrgangsplanung auf dem Schulschiff „Rhein“ für 2004 liegt vor, wie der Arbeitgeberverband der Binnenschiffahrt (AdB) als Ausrichter mitteilt. Die Schiffsjungen-Lehrgänge beginnen am 12. Januar, 19. April und 6. September. Das Donaupatent Straubing-Vilshofen startet am 7. Juni, das Patent für die Route Wien-Budapest am 3. Dezember 2004. Radarlehrgänge in der Theorie mit Prüfungsfahrten sind für den 9. Februar und 29. November angesetzt.

Test in der Regenkammer Prüf- und Zertifizierungsstelle ZS Erkrath

Voraussetzungen für sichere Arbeiten sind sichere Geräte und wirksame Persönliche Schutzausrüstungen. Um festzustellen, dass Geräte und Schutzausrüstungen bestimmte Kriterien erfüllen, werden sie einer Prüfung unterzogen und zertifiziert. Die Prüfung und Zertifizierung sicherer Geräte und von Persönlicher Schutzausrüstung (PSA) ist für die BSBG deshalb ein wesentlicher und unverzichtbarer Teil der Prävention. Die BSBG kann nicht alle Prüfungen selbst vornehmen, die übernehmen qualifizierte Einrichtungen wie die Prüf- und Zertifizierungsstelle in Erkrath. Dort brachte die BSBG schon vor vielen Jahren die Prüfgebiete PSA und Beiboote ein.

Rückgang der Unfälle zeichnen. Da dieses Konzept allerdings nur im gewerblichen Bereich und auch nur auf eine gewisse Anzahl von Fach-BGEn beschränkt war, blieb man indes auf einem bestimmten Niveau stehen. Seitens der Hersteller bestand kein großes Interesse, weitere kostspielige Innovationen für ein vergleichsweise schmales Marktsegment zu entwickeln.

Dies änderte sich drastisch mit der Einführung des Gemeinsamen Europäischen Marktes und der Richtlinien

Aus eigener Fertigung

des „New Approach“. Die Hersteller waren mit einem Gesamt-Europäischen Markt von 350 Millionen Verbrauchern und einer übergreifenden Gesetzgebung konfrontiert und mussten sich dieser Herausforderung stellen. Dies galt allerdings auch für die Prüfstellen, die europaweit agieren müssen und an die auch entsprechende Qualitätsforderungen gestellt werden.

Die Zertifizierungsstelle Erkrath wurde im Oktober 1992 als Europäische Prüfstelle für Persönliche Schutzausrüstung von der ZLS für die Bundesrepublik akkreditiert und für Europa als „Notified Body,

Kenn-Nummer 0299“ zugelassen.

Für 13 Prüf- und Zertifizierungsgebiete unter der PSA-Richtlinie, angefangen von Schutzhelmen über Augenschutz bis hin zu Schutzschuhen und den PSA gegen Ertrinken kann das CE- und oder das GS-Zeichen, sowie das BG-Prüfzeichen vergeben werden. Weiterhin können Bei- und Arbeitsboote im Rahmen der Sportboot-Richtlinie das CE-Zeichen, bzw. auf der Basis nationaler Normen das GS-Zeichen vergeben werden.

Das Zentrum für Sicherheitstechnik unterliegt der regelmäßigen Überprüfung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit auf der Basis eines Qualitätssicherungssystems.

Die Prüfeinrichtungen werden zum Teil als Sonderfertigung von einer eigenen Werkstatt gebaut. Beispielsweise sind es eine 200 MP-Zugmaschine, eine Regenkammer vom Nieselregen bis zum Tropenregen für Wetterbekleidung, eine Falltunnel, mehrere Klimakammern, eine Salzsprühkammer für Seewasserbelastung, mehrere Tanks, ein Auftriebsmessgerät für die Rettungswesten, ein Fallturm mit ca. 17 m Fallhöhe etc.

Näheres lässt sich auf der Homepage www.zs-erkrath.de erfahren.

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 Originalmeldung wiedergegeben.

★ Beim Auto an Bord setzen fiel dem Steuermann die Eisenraverse auf den Fuß. Er zog sich eine Prellung der Zehen zu.

★ Beim Fahren mit einem Stapler hat der Staplerfahrer einen Betonpfeiler gerammt. Dabei ist er mit dem Kopf gegen die Scheibe des Staplers geschlagen.

★ In der Werkstatt ist der Flößer beim Vorbeigehen mit dem Bein an einem Nagel hängengeblieben. Hierbei hat er sich eine Schnittverletzung am linken Unterschenkel zugezogen.

★ Der Segelschullehrer ist auf dem See beim Segeln mit einem Katamaran bei einem Wendemanöver mit der linken Schulter an eine Eisenrose geschlagen.

★ Der Besitzer einer Bootsvermietung ist beim Versuch mit einem Teppichmesser einen Müllsack zu öffnen abgerutscht und hat sich mit dem Messer in den Mittelfinger der Hand geschnitten.

★ Beim Betreten der Barkasse über einen Aluminiumtritt rutschte der Barkassenführer aus und fiel mit dem Kopf voran auf die Bugdielen. Dabei brach die untere Zahnprothese und steckte kurzzeitig im Kiefer fest, was er aber selbst behob und das Prothesenteil selbst entfernen konnte. Es kam zu Blutungen, die aber nicht so stark waren, den Verletzten an der Fortführung seiner Arbeit zu hindern.

★ Beim Verlassen des Schiffes ist der Matrose mit einem Fuß auf einen Poller getreten, von diesem abgerutscht und mit dem Gesäß und dem Rücken auf den Poller gestürzt.

★ Beim Verholen des Schiffes um ca. 10 m war das Tau von einem Poller umzuhängen. Der Leichtmatrose löste das Tau und hing am nächsten Poller ein anderes Tau ein. Beim Festhalten über Kreuzschlag riss das eingehängte Tau und schlug dabei dem Leichtmatrosen gegen den linken Oberschenkel. Es entstand eine Prellung.

★ Der Ewerführer war dabei, die Lukendeckel zu schließen. Beim Schließen des letzten Deckels ist die Deckelsicherung in die Arretierung gefallen. Dadurch hat sich der Daumen im Sicherungsschacht verhakelt und wurde dabei gequetscht.

Herausgeber: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf Straße 193, 47053 Duisburg · Verantwortlich: Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier · Redaktion: Renate Bantz beide Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · Verlag: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf Str. 193, 47053 Duisburg · eMail: fahrensman@bsbg.de · Druck: Brendow Druck, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Fotos Seite 8:

© Stadt Würzburg (Foto Residenz)
© Archiv des BAMBERG Tourismus & Kongress Service (Foto Klein Venedig, Flötenspielerinnen)



Nur moderner Schiffsraum ist konkurrenzfähig.

Verbände drängen auf politische Entscheidungen BDB und BDS für steuerliche Änderungen

Die Beseitigung von Defiziten wie die Benachteiligung gegenüber der Schiene und konkrete Maßnahmen wie die Rückkehr zum Paragraph 6b Einkommensteuergesetz haben der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt gefordert. Die Abteilung Binnenschiffahrt im BDS trat für investitionsfördernde Maßnahmen ein. Damit reagierten die Verbände auf die Vorstellung des Schlussberichtes des Planco-Gutachtens zur Lage in der deutschen Binnenschiffahrt.

In sechs Zielen und 21 Einzelmaßnahmen beschrieb das Essener Gutachterbüro die erforderlichen Schritte zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt und zur Stärkung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes (siehe Bericht auf Seite 1).

„Wir sehen damit unsere seit Jahren an die Politik herangebrachten Mahnungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe von unabhängiger Seite auf der ganzen Linie bestätigt“, kommentierte Jens Schwanen, Geschäftsführer des BDB, die in dem Gutachten ausgewiesenen Handlungsempfehlungen. Dies gilt unter anderem auch für die wiederholt vom BDB kritisierte Wettbewerbsverzerrung gegenüber der Eisenbahn.

„Auch im Maßnahmenkatalog zur Stärkung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes hat Planco den Finger in die Wunde gelegt und die Forderungen des BDB untermauert!“, stellte BDB-Vizepräsident Dr. Dietmar Rehmann (Deutsche Binnenreederei, Berlin) fest. Die Wiedereinführung des § 6b EStG zählt ebenso hierzu wie die Fortentwicklung der

Gründerförderung mit präferenzierten Krediten und die Ausdehnung der Förderung auf bestehende Unternehmen.

Ende November 2003 war der BDB zu einem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe eingeladen, um die Ergebnisse des Gutachtens sowie die Vorgehensweise in einem „Bündnis für die Binnenschiffahrt“ – ähnlich dem maritimen Bündnis – zu diskutieren.

Bündnis für Binnenschiffahrt

„Die Fakten liegen auf dem Tisch. Jetzt muss gehandelt werden“, erklärte der Vorsitzende des BDS-Binnenschiffahrt, Jürgen Schlieter, nach Vorlage des Schlussberichtes. Präzise und offen lege das Gutachten die Situation der deutschen Binnenschiffahrt dar. Der BDS fühlt sich in allen seinen Kernforderungen durch das Gutachten bestätigt. Die vordringlichste Maßnahme, so Schlieter, sei ein Investitionsprogramm für die deutsche Binnenschiffahrt. Es müsse die Unternehmen in die Lage versetzen, ihren Schiffsraum nachhaltig zu modernisieren. Hierzu ist ein Maßnahmenpaket erforderlich, in das die Möglichkeit der 100%igen Reinvestition (§ 6b EStG) genauso gehört wie eine Staatsgarantie für nachrangige Darlehen und die Verlängerung der Kreditlaufzeiten auf 25 bis 30 Jahre. Das von Staatssekretär Nagel vorgeschlagene „Bündnis für Binnenschiffahrt“ wäre die geeignete Plattform, um gemeinsam mit allen Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Wesertunnel bedeutet Aus für Fährbetrieb

Nur bestimmte Gefahrgüter gehen auf die Fähre

Der Tunnel unter der Weser verbindet und verändert. Bei Eröffnung des Wesertunnels (voraussichtlich am 20. Januar 2004) bei Dedesdorf und Kleinsienel wird der bisherige Fährbetrieb eingestellt. Die Mitarbeiterzahl der Verkehrsbetriebe „Wesermarsch“ sinkt von 78 auf vorerst 26. Endgültig sollen sieben bis acht Personen beschäftigt bleiben.

Der Transport bestimmter Gefahrgüter vom östlichen Weserufer aus den Richtungen A 27 (Cuxhaven, Bremerhaven) und vom westlichen Ufer von der A 28 / B212 (Oldenburg, Wilhelmshaven, Nordenham) darf nicht durch den Tunnel geführt werden. Lösung: Fährtransport.

Diese Aufgabe soll das Motorfährrschiff „Golzwarden“

an der verbleibenden Fährstelle Brake/Sandstedt übernehmen.

Durch den Umbau an der Schiffswerft Lürssen in Bardenfleth erhielten die Dieselmotoren des MFS „Golzwarden“ Abgas-Funkenfänger. Die Messmarke für die Eingangsstufe wurde auf 300 Millimeter über Fahrbahndeck erhöht, Maschinen- und Heizräume erhielten stationäre Feuerlöschanlagen. Die Speigatt-Öffnungen wurden oberhalb der Tiefwasserlinie verlegt.

Der Verkauf der Fährschiffe „Wesermarsch“ und „Kleinsienel“ und der Umbau des MFS „Dedesdorf“ sind weitere Folgen des Tunnelbaus. Fährbetreiber Bremen-Stedingen setzt „Dedesdorf“ an der Fährstelle Vegesack/Lemwerder ein.

Impfung schützt gegen Infektionskrankheiten

Bei vielen Auslandsreisen, bei denen Gefahr besteht, sich einer außergewöhnlichen Gefährdung auszusetzen, aber auch im Herbst, wenn die Hochzeit der Grippeerkrankungen ins Haus steht, hört man den Rat, sich impfen zu lassen. Auch in manchen Berufen, bei denen die Beschäftigten Umgang mit bestimmten Stoffen haben, bei denen das Risiko einer Infektion nicht ausgeschlossen werden kann, kann eine Impfung ratsam sein.

Wie „funktioniert“ eine Impfung und gegen welche Krankheiten soll man sich impfen lassen?

Impfungen sind die einzige vorbeugende Maßnahme gegen jene Infektionskrankheiten, die eine hohe Sterblichkeit und eine hohe Gefahr von bleibenden Schäden aufweisen. Es sind Erkrankungen, gegen die es keine ursächlich wirksame Therapie gibt. Viele davon sind Virus-erkrankungen, einige werden durch Bakteriengifte verursacht.

Es gibt vier Arten von Impfungen:

1. Lebend-Impfungen;
2. Tot-Impfungen mit abgetöteten Erregern;
3. Tot-Impfungen mit Erregerbestandteilen und
4. Toxoid-Impfungen mit meist chemisch inaktivierten Bakteriengiften (Toxinen).

Zur Lebend-Impfung: Zur Gewinnung von Impfstoffen werden die ursprünglichen (Wild-)Viren auf unterschiedlichen Nährböden (Zellkulturen) so lange gezüchtet und selektiert, bis einzelne Stämme ihre krankmachenden Eigenschaften verlieren. Die Abwehrmechanismen des

menschlichen Organismus werden aber aktiviert, wenn diese Viren in den menschlichen Organismus eingebracht werden. Es entstehen Antikörper, die lange vor dem Erkrankten schützen.

Zur Toxoid-Impfung: Bakteriengifte, die Ursache beispielsweise des Wundstarrkrampfs sind, können ebenfalls durch Formaldehydbehandlung unschädlich gemacht werden, um dann als Impfstoff mit sehr geringer Nebenwirkung zu dienen.

Leider gibt es bei jedem wirksamen Impfstoff auch Nebenwirkungen. Sie reichen von geringen Reaktionen an der Impfstelle über uncharakteristische Krankheitsempfindungen und Fieber bis hin zu allerdings sehr seltenen schweren und noch selteneren tödlichen Erkrankungen. Das heißt, dass jede einzelne Impfung bei jedem einzelnen Menschen sehr sorgfältig auf Nutzen und Risiko überprüft werden muss, wobei der Arzt den Impfling so informieren muss, dass dieser seine Entscheidung „für oder gegen“ selbst treffen kann.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Zur Tot-Impfung mit abgetöteten Erregern: Bei einer Reihe von Erregern lassen sich solche abgeschwächten Impferreger nicht züchten. Impfstoffe werden dann aus zunächst gezüchteten, dann abgetöteten Erregern hergestellt. Zur Inaktivierung werden Hitze, Ultraschall, aber auch chemische Substanzen wie Formaldehyd verwendet. Die abgetöteten Viren werden an Zusatzstoffe (wie Aluminiumhydroxid) gebunden, was die Immunantwort verstärkt.

Zur Tot-Impfung mit Erregerbestandteilen: Ebenfalls aus gezüchteten und abgetöteten Erregern können Teilbestandteile hergestellt werden, die weniger Nebenwirkungen machen. Heute stehen hier zum Teil gentechnologische Verfahren zur Verfügung.

Die Wirksamkeit der Impfungen kann im Labor festgestellt werden. Es gibt Empfehlungen, z. B. von der zunächst gezielten, dann allgemeinen Auffrischungsimpfung empfohlen wird.

Es gibt aber keine unzulässig großen Abstände zwischen den Impfungen. Jede Impfung gilt. Auch eine lange Jahre zurückliegende Grundimmunisierung muss nicht neu begonnen werden.

Hinweise, ob an einem bestimmten Arbeitsplatz eine Impfung sinnvoll und notwendig ist, gibt die Gefährdungsbeurteilung. Sie liefert Ihrem Betriebsarzt wichtige Hinweise für seine Beratung. Er ist Ihr Ansprechpartner bei Fragen zu beruflich induzierten Impfungen.

Sucht- prävention weiter wichtiges Thema für Fachkräfte

Am 11. und 12. November 2003 fand in Rellingen bei Hamburg ein Fachseminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte statt.

Anknüpfend an das letztjährige Fachseminar zum Thema „Suchtgefahren im Betrieb“ ging es diesmal im Kern um die Frage, wie ein Betrieb mit Suchtkranken und Suchtkrankheit umgeht.

Frau Heesen, die den Bereich „Suchtprävention“ der Duisburger Verkehrsbetriebe leitet, führte die 20-köpfige Gruppe durch das Seminar. Die Teilnehmer erarbeiteten in Gruppenarbeiten Vorgehensweisen und Betriebsvereinbarungen zum Thema, die dann in großer Runde zum Teil kontrovers diskutiert wurden.

Suchtgefahr und Suchtkrankheit muss in den Betrieben besprochen werden: Aufällige Mitarbeiter müssen frühzeitig angesprochen, Suchtverhalten darf nicht stillschweigend toleriert werden. Diese und viele andere Erkenntnisse konnten die Teilnehmer von der Veranstaltung mitnehmen.



Modernes Design für Fahrten auf dem Rhein.

Neues Eventschiff auf Kiel gelegt

Als Neubau Nr. 404 wurde das neue Eventschiff der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG am 21. November 2003 in Lobith-Tolkammer auf Kiel gelegt.

Das 90 Meter lange und 18 Meter breite Fahrgastschiff

wird in Katamaranform gebaut und ist für 1.400 Passagiere ausgelegt. Es wird für normale Linienfahrt aber besonders auch für größere Veranstaltungen nutzbar sein. Geplant ist die Fertigstellung für Ende Mai 2004.



Die erste Bausektion liegt auf.

Impressionen von unseren Flussufern

Der Main liebt Schleifen und Kurven

Sehenswerte Städte am Ufer

Der Schriftsteller Eugen Roth hat treffend über den Main geschrieben: „Der Main ist verliebt in das Land, das er geschaffen hat. Er windet sich durch Franken, als wolle er es nie verlassen.“

Der Main lässt sich viel Zeit, um die 225 km Luftlinie von seinen beiden Quellflüssen – dem Weißen Main im Fichtelgebirge und dem Roten Main im Osten der fränkischen Schweiz – bis zur Mündung in den Rhein zurückzulegen. Mit seinen vielen Schleifen benötigt er dafür 524 Kilometer. Und so abwechslungsreich wie der Flusslauf, so landschaftlich reizvoll ist die Landschaft, durch die er fließt: Steigerwald, Hassberge, Spessart – Deutschlands größtes zusammenhängendes Laubwaldgebiet! – und Odenwald. Wanderwege und der gut ausgebauten Maintal-Radwanderweg laden zu ausgedehnten, erholsamen Touren am

Mainufer und an den Weinhängen ein.

Prachtvolle Barockkirchen, Klosteranlagen, massive Festungsanlagen und Residenzen erheben sich an seinen Ufern. Schon seit Zeiten der Römer sind die Städte an den Flussufern besiedelt. Städte wie die weltberühmte Opernstadt Bayreuth, Bamberg mit seiner in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommenen historischen Altstadt, Schweinfurt oder Würzburg sind auf jeden Fall einen Besuch wert.

Selbstverständlich üben aber auch die kleinen Städte ihre Anziehungskraft aus. Miltenberg liegt idyllisch an einem bewaldeten, aber steil abfal-



Klein Venedig werden diese Fachwerkhäuser in Bamberg am Ufer der linken Regnitz genannt; der rechte Arm der Regnitz ist heute ein Teil des Main-Donau-Kanals.



Die Würzburger Residenz wurde vom größten Baumeister des 18. Jahrhunderts, Baltasar Neumann geplant. Die Errichtung des Treppenhauses galt als undurchführbar und überstand sogar die Luftangriffe des 2. Weltkrieges. Es ist berühmt durch das größte Deckengemälde der Welt, das sich über 700 m² erstreckt.

lenden Felsen, auf dem die mittelalterliche Miltenburg thront. Die reich verzierten Fachwerkhäuser nutzen jeden noch so kleinen Winkel und prägen das romantische Stadtbild. Der 1375 erbaute, ehemalige Gasthof „Goldener Ochse“ steht noch immer, und das alte Hotel „Zum Riesen“ – errichtet 1590 aus hundert Eichenstämmen – gilt als eines der ältesten bestehenden Gasthäuser Deutschlands.

Museum in Würth

Beachtenswert ist ebenfalls das Schifffahrts- und Schiffbaumuseum in Würth am Main, das in der ehemaligen St. Wolfgangskirche eingerichtet wurde. Es informiert über

das Leben der Binnenschiffer zwischen Bamberg und Mainz und stellt dar, wie sich der Berufsstand des Mainschiffers im Lauf der Jahrhunderte verändert hat. Ein Teil der Ausstellung ist selbstverständlich dem Schiffbau am Main gewidmet, der in Würth eines seiner ältesten Zentren hat.

Das Bild vom Main ändert sich jedoch gleich flussabwärts hinter Aschaffenburg. Hier erlebt man einen Fluss, der vor allem durch Industrie geprägt ist. Im Rhein-Main-Gebiet, einem dem bedeutendsten Wirtschaftszentren Deutschlands, haben sich an den Ufern des Mains Industriegiganten wie Höchst und Opel angesiedelt. Als Kontrastpunkt spiegelt die Skyline der Finanzmetropole Frankfurt den Flair des modernen Zeitalters wider.



Beim Streifzug über den Bamberger Weihnachtsmarkt wird auch etwas für die Ohren geboten.

Wenn man wie ich zwanzig Jahre lang im Polizeidienst ist, lernt man die Menschen kennen. Ich glaubte Ralph Shade aufs Wort. Er war seit sechs Monaten verheiratet, Inhaber eines Inkassobüros und er wurde erpresst.

„Mit dem Hund fing es an“, sagte er. „Alle Welt wusste wie ich an Billy hing. Zehntausend Dollar sollte ich dafür zahlen.“

„Moment“, sagte ich. „Besser ist es, Sie berichten der Reihe nach.“ Er nickte. „Also, die Sache ist die... Wie so ein Inkassobüro funktioniert, wissen Sie ja. Zum Monatsersten hat man da immer einen Haufen Geld in der Hand. Geld, das anderen Leuten gehört und das man abliefern muss, aber zunächst hat man's mal. Also, zum Ersten des vergangenen Monats bekam ich so 'nen verrückten Brief. ‚Zehntausend Dollar, oder aber mein Hund müsste dran glauben.‘ „Wo ist der Brief?“ fragte ich. „Weggeschmissen“, sagte Ralph Shade. „Ich konnte ja nicht ahnen, dass das Ernst war. Ich hielt's für so einen verrückten Spaß. Drei Tage später war Billy tot. Erschossen.“ „Sie benachrichtigten natürlich die Polizei?“ Ralph Shade machte eine müde Bewegung mit der Hand. „Es wäre doch sinnlos gewesen.“ „Und dann?“ Dann hatte ich einen Monat Ruhe. Bis

jetzt. Dann bekam ich diesen Brief. Er kam heute früh mit der Post.“ Ich sah auf Anheiß, dass unsere Experten mit dem Brief nicht viel würden anfangen können. Es war ein mit Zeitungslettern beklebtes Stück Packpapier. Der Text lautete: „Du zahlst hunderttausend Dollar oder deine Frau muss dran glauben. Das ist kein Spaß! Lass die Polizei aus dem Spiel! Weitere Instruktionen folgen!“

Das war wahrhaftig kein Spaß. Die Erpressung war psychologisch gut vorbereitet. Erst zehntausend Dollar für ein Hundeleben, jetzt den zehnfachen Betrag für das Leben von Ralph Shade's Frau. Shade war grau im Gesicht. „Ich werde natürlich bezahlen. Aber hinterher bin ich ruiniert.“ „Nicht, wenn wir den Erpresser fangen, Mr. Shade“, sagte ich. „Ich treffe jetzt die nötigen Vorbereitungen. Es wird eine Weile dauern, bis ich die Falle aufgestellt habe. In der Zwischenzeit unterhalte ich mich etwas mit Ihrer Frau. Sie weiß doch Bescheid?“ „Barbara?“ Shade schüttelte den Kopf. „Ich... ich habe es nicht übers Herz gebracht, es ihr zu sagen. Sie... sie würde es nicht ertragen.“

Barbara Shade war eine hübsche blauäugige Blondine. Ich zeigte ihr meinen Ausweis, und dann erzählte ich ihr alles.

Fahrensmann-Krimi



Das ist kein Spaß

VON GEORG MALAN

Anfangs lächelte sie noch ungläubig, aber das Lächeln verging ihr sehr rasch. Dann ließ ich die Aktion anrollen. Meine Männer standen bereit. Jetzt brauchte sich nur noch der Erpresser zu melden.

Er tat es in Form eines Eilbriefes, der von einem Boten überbracht wurde. Einer meiner Leute hetzte los, um die

Spur dieses Briefes zurückzuverfolgen. An den Erfolg glaubte ich nicht. Der Brief war von lakonischer Kürze: „Stecken Sie das Geld in einen wasserdichten Behälter. Legen Sie einen Stein dazu. Fahren Sie damit zur Telefonzelle in der West-Street.“

Einen wasserdichten Behälter für hunderttausend Dollar

zu finden ist gar nicht so einfach, wenn man's eilig hat und improvisieren muss. Auf dem Dachboden fand Shade schließlich, wonach er suchte: den verzinkten Instrumentenkasten seines Vaters. Der war Arzt gewesen. Als Shade sich auf den Weg zur West-Street machte, behielten wir ihn im Auge. Ich selbst blieb im Wagen. Dort hatte ich meinen ganzen Verein an der Strippe.

Eine Viertelstunde mochte vergangen sein, als Sergeant Cliff sich meldete. „Chef, er betritt die Zelle.“ „Okay“, sagte ich. „Abwarten.“ „Jetzt nimmt er den Hörer ab.“ „Alte Masche“, knurrte ich. „Man bestellt einen Mann in die Telefonzelle und ruft ihn dort an.“ „Shade kommt zurück, Chef!“ „Geben Sie ihn mir.“ Shades Stimme klang erregt.

„Sir, ich weiß nicht mehr, was ich tun soll. Der Kerl verlangt, ich soll den Behälter mit dem Geld am Leuchtfeuer der Mole ins Meer werfen.“ „Dann tun Sie das“, sagte ich. „Kam Ihnen die Stimme bekannt vor?“ „Ich weiß nur, dass ich nichts mit ihr anfangen konnte.“

Cliff berichtete mir weiterhin was Shade tat. Ich selbst fuhr zu Shades Anwesen hinaus, parkte den Wagen und löschte

die Lichter. Shades Lebensstil entsprach seinem Einkommen. Das Haus lag auf einer kleinen Anhöhe über der See. Ein gewundener Pfad führte hinab zum Badehaus. Shade und Cliff kamen ein paar Minuten später. Stumm saßen wir da und warteten.

Erst als unten die Gestalt aus dem Wasser kam, im schwarzen Taucheranzug, die Pressluftflasche auf dem Rücken, sagte ich leise: „Los!“ Als wir den Pfad hinunter kamen, drehte sich die Gestalt um und begann zu laufen, aber ich rief: „Es hat doch keinen Sinn Mrs. Shade. Es hat doch wirklich keinen Sinn!“

Ralph Shade hat mich damals gebeten, die Geschichte für mich zu behalten. Er war ziemlich erschüttert. Er muss seine Frau sehr geliebt haben. Aus diesem Grund konnte ich den Reportern auch nie verraten, wie ich hinter Barbara Shades Geheimnis gekommen war. Es war recht einfach. Ich hatte das Tauchgerät im Badehaus gesehen. Auch das Rätsel mit der Stimme am Telefon, die nicht wie die eines Mannes und nicht wie die einer Frau geklungen hatte, lösten wir. Barbara Shade hatte eine Schallplatte besprochen und diese dann mit verlangsamer Geschwindigkeit abgespielt.