

Der Fahrensmann

 Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (02 03) 29 52-0 · Telefax (02 03) 29 52 66
www.bsbg.de

Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Was zählt, ist praktisches Handeln Berlin rief Experten an einen Tisch

Rentabel zu fahren und den Betrieb unter immer größeren Zwängen am Laufen zu halten – das sind die Herausforderungen des Binnenschiffer-Alltags. Für strukturelle Überlegungen bleibt kaum Zeit. Dass das Gewerbe im Ganzen durchaus Stärken, aber auch grundsätzliche Defizite hat, fasste erstmals im letzten Jahr das Planco-Gutachten zusammen. Nun sollen daraus praktische Konsequenzen gezogen werden – Hoffungsschimmer für die deutsche Binnenschiffahrt?

Die Grundposition des Gewerbes ist seit langem bekannt: Wir brauchen bessere Rahmenbedingungen, so erklären Verbandsvertreter, um im nationalen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern sowie im internationalen Wettbewerb mit der Binnenschiffkonkurrenz der Nachbarländer gegenhalten zu können. Das Bundesverkehrsministerium ging zunächst einen Schritt zurück: Um politische Entscheidungen absichern zu können, sollte eine Bestandsaufnahme her. So entstand das Planco-Gutachten über „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt“. Im Fahrensmann 4/2003 wurde darüber berichtet.

Aus den Statistiken und Empfehlungen des Gutachtens sollen nun die Mitglieder des neuen Forums „Binnenschiff und Logistik“ ein Handlungskonzept „für eine zukunftsorientierte Binnenschiffahrt“, so hieß es in Berlin, schmieden. Dieses Forum setzte Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe im Mai ein. Und er setzte den Vorstandssprecher der Duisburger

Hafengruppe „duisport“, Erich Staake, als Leiter ein. An seiner Seite: Heiner Brixner, ehemaliger Vorstandssprecher der Rhenus AG.

An Fachkompetenz wird es kaum mangeln, sind doch der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt, der Bund der Selbstständigen, Abteilung Binnenschiffahrt, der Verband öffentlicher Binnenhäfen wie auch der Arbeitgeberverband und mehrere weitere Organisationen vertreten.

Mit dem Hafenchef von Duisburg

Wieder einmal klingt die politische Zielsetzung hilfreich: Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträger Binnenschiffahrt müsse gesichert und erhöht werden, so Stolpe – und die Straßen- und Schieneninfrastruktur solle entlastet werden. Ob dies mit einem Konzept, an das sich die Politik dann hält, gelingt, wird sich bald zeigen. Der Anfang ist mit Expertengesprächen am runden Tisch gemacht.

Rückgang bei Arbeitsunfällen

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle weist im vergangenen Jahr erneut einen großen Rückgang auf. Dies zeigen die vorläufigen Zahlen der BGen zu den meldepflichtigen Unfällen und Berufskrankheiten im Jahr 2003. Insgesamt liegt der Rückgang bei 9,4 Prozent gegenüber 2002, am stärksten in den Wirtschaftszweigen Holz (-15,2 Prozent), Steine und Erden (-14,4 %) und Bau (-14,2 %).

Arbeitsschutzpreis der BGen

Gemeinsam mit ihren Landesverbänden haben die gewerblichen Berufsgenossenschaften den Deutschen Arbeitsschutzpreis ausgeschrieben. Er wird in den Kategorien betriebliche Sicherheitstechnik, Organisation und Motivation, Gesundheitsschutz und Ergonomie sowie Innovative Produkte vergeben.

Zusätzlich kann ein Sonderpreis verliehen werden. In jeder Kategorie stehen 15.000 Euro als Preisgeld zur Verfügung. Bewerbungen zum Deutschen Arbeitsschutzpreis müssen bei der für das Unternehmen zuständigen BG eingereicht werden.

Aus dem Inhalt:

- Unfallentwicklung 2003
- Verhinderung von Ertrinkungsfällen
- Sozialwahl 2005
- Trinkwasser

Drastisch weniger Arbeitsunfälle

Gemeinsamer Erfolg – Aktion: Sicherer Auftritt zeigt Wirkung

„Unfallverhütung mit allen geeigneten Mitteln ...“ heißt es im Gesetz: Diese Verpflichtung der Berufsgenossenschaften hat im vergangenen Jahr bei der BSBG Früchte in ungeahnter Größe gebracht: Die Anzahl aller Arbeitsunfälle im Jahr 2003 lag mit insgesamt 440 um fast 20 Prozent unter den Werten des Vorjahres. Sie waren auch in den Jahren zuvor fast kontinuierlich Jahr um Jahr kleiner geworden.

Bezieht man die Anzahl der Arbeitsunfälle auf die Anzahl der Arbeitnehmer, so kommt man zur so genannten 1000-Mann-Quote, also der Zahl der Unfälle bezogen auf ein tausend Beschäftigte in der Binnenschiffahrt. Diese lag im vorigen Jahr unter 35, so niedrig wie noch nie in der Geschichte der BSBG. Sie ist zudem deutlich besser als bei vielen anderen Berufsgenossenschaften. An diesem gemeinsamen Erfolg von Arbeitgebern, Arbeitnehmern und der BSBG errungenem Erfolg sollten wir weiter arbeiten!

Einen besonders hohen Anteil an der Summe der Arbeits-

unfälle hatten schon immer die durch Stolpern, Rutschen und Stürzen verursachten Unfälle (SRS-Unfälle). Alle Berufsgenossenschaften – auch die BSBG – haben sich eine Senkung dieser Unfälle vorgenommen und die „Aktion: Sicherer Auftritt“ gestartet. Die BSBG hat u. a. einen Stolperparcours entwickelt, der bei vielen Gelegenheiten bislang auf großes Interesse und Nachdenklichkeit gestoßen ist. In einer Sondererhebung wurden die Sturz- und Stolperunfälle separat unter die Lupe genommen. Die

Aktion: Sicherer Auftritt zeigt bereits Wirkung

Aktionen und Maßnahmen zeigen Wirkung: die durch Stolpern, Rutschen, Stürzen verursachten Unfälle in der Binnenschiffahrt gingen 2003 gegenüber dem Vorjahr um knapp 30 % auf 185 zurück.

Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle betrug vier. Er scheint diese Zahl zuerst recht

gering, so sieht das ganz anders aus, wenn man die doch recht geringe Zahl der Versicherten in der Binnenschiffahrt betrachtet: Die 1000-Mann-Quote tödlicher Arbeitsunfälle liegt bei 0,32 und damit mehr als 12-mal so hoch wie im Durchschnitt aller anderen Berufsgenossenschaften.

Im Vorjahr war „nur“ ein anerkannter Ertrinkungsunfall zu vermeiden. Doch leider handelt es sich nur auf den ersten Blick um eine positive Tendenz. Denn tatsächlich sind im vorigen Jahr insgesamt vier Binnenschiffer ertrunken. Jedoch waren sie beim Sturz ins Wasser so stark alkoholisiert, dass der Ertrinkungstod nicht als Arbeitsunfall anerkannt werden konnte. Und das ist kein Einzelfall. Zu der – glücklicherweise – immer geringer werdenden Zahl der Ertrinkungstoten muss eine nicht unerhebliche Zahl weiterer, durch Alkoholmissbrauch verursachten Toten hinzugerechnet werden – mit all dem Leid für die Hinterbliebenen. Auch hier müssen die Präventionsmaßnahmen – vermehrt – fortgesetzt werden.



Mit der Hoffnung auf mehr Verkehr: Vor der Kulisse von Budapest zieht dieses deutsche Binnenschiff vorbei.

Günstige Prognosen hier, nüchternes Abwarten da

EU-Erweiterung: Wachstumsschub kommt, aber nicht sofort

Der 1. Mai bescherte dem gemeinsamen Europa einen großen Sprung nach vorn. Mit der Erweiterung der Europäischen Union (EU) nach Osten und Südosten wurde die Spaltung unseres Kontinents nach 1945 überwunden. Der 1. Mai ist auch der Tag der Arbeit – wird er auch der Tag des wirtschaftlichen Aufschwungs, der neuen Arbeit für die deutschen Binnenschiffer? Die Prognosen sind günstig – doch im Gewerbe zeigt man sich vielfach nüchtern und abwartend.

Der Blick nach Berlin und an die Oder, also dorthin wo man nah am neuen EU-Mitglied Polen liegt, fördert Skepsis zutage. „Am Anfang wird die Ladung nicht mehr, sie wird nur anders verteilt“, urteilt man bei der

Deutschen Binnenreederei, Berlin. „Schon eingetreten ist ein Druck auf die Preise, denn Firmen aus den neuen Länder drängen mit geringeren Personalkosten auf die EU-Märkte.“ Abwarten und genau beob-

achten – eher die Maxime bei der Märkischen Bunker- und Service-Gesellschaft, Berlin. „Bei den Transportmengen sehe ich im Moment keine wesentlichen Veränderungen“, so deren Geschäftsführer. Unklar, ob es dann mehr zu betanken und reparieren gibt.

Anders die allgemeinen Erwartungen. Zehn Staaten mit rund 75 Millionen Einwohnern traten jetzt der EU mit bisher 15 Staaten bei. Die Einwohnerzahl ist auf 450 Millionen gestiegen. Damit ist die EU weltweit zum größten Binnenmarkt gewachsen. In den zehn neuen Ländern Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Slowenien, Malta und Zypern beträgt das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf nur ein Zwölftel des EU-Durchschnitts. **Fortsetzung S. 2**



Mit den zehn neuen EU-Ländern ist die Gemeinschaft auf 25 Staaten gewachsen.

Standard des Gastlandes gilt Auch Unfallversicherung betroffen

Nicht nur für die Institutionen der EU bringt die Erweiterung erhebliche Veränderungen mit sich; auch die deutsche gesetzliche Unfallversicherung, sowie Versicherte und Unternehmen, werden mit einigen Neuerungen konfrontiert.

Wesentliche Änderungen ergeben sich im Verhältnis der gesetzlichen Unfallversicherung zu den baltischen Staaten (Estland, Lettland, Litauen) sowie Malta und Zypern. Für diese Staaten gilt die europäische Verordnung (Nr. 1408/71). Sie besagt z. B., dass ein entsandter, im (EU-)Ausland tätiger Arbeitnehmer grundsätzlich in seinem Heimatland sozial-

versichert bleibt, wenn die Entsendung befristet ist (innerhalb der EU auf 12 Monate mit Verlängerungsmöglichkeit).

Im Falle eines Arbeitsunfalls oder einer Berufskrankheit im Gastland erhalten entsandte Arbeitnehmer gemäß der Verordnung medizinische Leistungen nach dort geltenden Regelungen und dort üblichem Umfang (sog. Sachleistungsaushilfe). Das bedeutet, dass ein aus Deutschland entsandter Arbeitnehmer dort nach einem Arbeitsunfall sofort medizinische Hilfe erhält.

Hervorzuheben ist, dass die Sachleistungen nach dem Standard des Gastlandes

erbracht werden – d.h. sie können unter Umständen ein anderes Niveau haben als in Deutschland. Über die gesetzlichen Leistungen hinausgehende Wahlleistungen müssten dann selbst bezahlt werden, wofür eine zusätzliche private Versicherung ratsam ist. Unbedingt wird Arbeitnehmern empfohlen, sich vor einer Entsendung bei ihrem Arbeitgeber zu informieren, welche Vordrucke für Sachleistungen in das Gastland mitzunehmen sind.

Als Information gibt es ein ausführliches Entsende-Merkblatt: www.hvbg.de/d/pages/intern/verbaus/guv_aus.html

Hallo
Fahrensleute!

Wo bleibt der Nachwuchs?

Eine gute Ausbildung ist wichtig. Wichtig für die Menschen, denen damit ein Einstieg ins Berufsleben ermöglicht wird. Sie ist auch wichtig für die Gesellschaft und für die Unternehmen. Ganz besonders dort, wo es weniger auf Muskelkraft denn auf geistiges Know-how ankommt und im Dienstleistungsgewerbe. Das weiß man auch in der Binnenschifffahrt.

Auch wenn in letzter Zeit die Zahl der Ausbildungsverhältnisse wieder gestiegen ist, die Unterstützung für die Betriebe, die ausbilden positive Folgen zeigt, so stellt sich dennoch die Frage, ob dies für die Zukunftsfähigkeit des Gewerbes ausreicht. Viele Binnenschiffer sind nicht mehr die jüngsten, so dass in naher Zukunft etliche aus dem Berufsleben ausscheiden werden.

Schon um diesen Bedarf zu decken, braucht es eine ausreichende Zahl neuer Ausbildungsstellen. Denn ein erfahrener Schiffsführer wird man nicht bereits durch Abschluss der Ausbildung, Fahrzeit, Übernahme von Verantwortung, Berufserfahrung – das braucht entsprechenden Vorlauf und Geduld. Hinzu kommt: Nicht alle Matrosen bleiben dem Gewerbe erhalten.

Da gibt es diejenigen, die nach den ersten Berufsjahren

feststellen, dass Binnenschiffer doch nicht ihr Traumberuf ist. Oder andere, die nicht für das unstete Leben geboren sind. Wieder andere folgen dem Ruf des Herzens und bleiben bei ihrer Liebsten. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die auch



immer mehr moderne Männer und Väter praktizieren wollen, fällt in der Binnenschifffahrt nun mal nicht leicht.

Gleichzeitig ist das Berufsbild des Binnenschiffers sehr vielfältig. Die Ausbildungsinhalte reichen vom Spleißen bis hin zum Umgang mit Computern, von der Motorenkunde bis zu Grundkenntnissen im Kochen. Gleichzeitig erleben die Schiffsjungen und -mädchen, dass die Schiffsführung mit sehr viel Eigenständigkeit und Eigenverantwortung verbunden ist. Eigene Entscheidungen abzuwägen und zu treffen wird ihnen täglich vorgelebt.

So vielfältig vorbereitet und vorgebildet fällt es Binnenschiffern oft leicht, auch an Land Fuß zu fassen und eine interessante Stelle zu finden. Und so fragen sich viele: Wo bleiben eigentlich die jungen Leute, die wir ausgebildet haben?

Eine Frage, die nicht leicht zu beantworten ist. Aber soviel ist sicher: Fähige Nachwuchskräfte werden nur dann in der Binnenschifffahrt bleiben, wenn sie hier eine Zukunft sehen – eine Zukunft für das Gewerbe einerseits und Perspektiven für die eigene Person andererseits. Diese zu schaffen und sie dem Nachwuchs als Chance zu vermitteln und aufzuzeigen, ist sinnvoll.

Aber auch dann wird man nicht ganz verhindern können, dass es Aussteiger gibt. Damit auch dann genügend Nachwuchs vorhanden ist, sollten auch weiterhin alle Anstrengungen unternommen werden, ausreichend Nachwuchs auszubilden und diesem optimale Ausbildungsbedingungen zu bieten. Denn eine gute Ausbildung ist wichtig – für die Menschen und für das Gewerbe.

Regitta



Meist auf Rhein und Nebenflüssen unterwegs: Die „Heidelberg“.

Rheinweise kreuzwärts mit der MS Heidelberg

Luxus-Flussschiff der Peter-Deilmann-Reederei

„Heidelberg“ heißt das zehnte Luxus-Flussschiff der Peter-Deilmann-Reederei, das am 16. März 2004 an den Landungsbrücken in Hamburg von Jaqueline und Josephine Deilmann getauft wurde. Die Enkelinnen des 2003 verstorbenen Reeders Peter Deilmann setzten so die Schiffstauftradition durch Familienmitglieder fort.

Die „Heidelberg“ wird vorwiegend den Rhein und seine Nebenflüsse befahren. Die ausgebuchte Jungfernfahrt des Schiffes begann am 27. März 2004 in Amsterdam. Mit der „Heidelberg“ wächst die

Flotte der Deutschen Kreuzschifffahrt-Tradition auf dreizehn unter deutscher Flagge fahrender Schiffe.

Alle sind im Bereich von vier und fünf Sternen angesiedelt. Auch die Traumschiffe „Deutschland“ und „Berlin“ sowie der Passagiergroßsegler „Lili Marleen“ gehören zur Peter-Deilmann-Reederei.

Die „Heidelberg“ wurde von Peter Deilmann bis ins Detail konzipiert, auf der eigenen Schiffswerft SET in Tangermünde/Elbe gebaut.

Mit einer Gesamtlänge von 110 Metern, 11,20 Meter Breite und einem Tiefgang von 1,60

Metern schafft das Schiff eine maximale Geschwindigkeit von 21 Stundenkilometern, optimal für Rhein und Nebenflüsse Maas, Schelde und Donau. 56 komfortable Kabinen mit französischen Balkonen umfassen jeweils 18 Quadratmeter.

5-Sterne-Restaurant, Panoramaaussicht, Lounge, Bordbibliothek und exklusives Sonnendeck sind weitere Glanzlichter der „Heidelberg“. Sauna, Dampfsauna, Ruheraum, Massagebereich, Fitnessraum, Saftbar sowie Friseur- und Kosmetiksalon und Boutique erhöhen die Qualität für die Gäste.

Schalldämpfer am Stromaggregat

„Stille Nacht allerseits“: Binnenschiffer Heinz Hensel war einfallsreich

Einen ruhigen Liegeplatz nach einem langen, arbeitsreichen Tag, das wünscht sich wohl jeder Binnenschiffer. Mit dem Aufruf im letzten „Fahrensman“, uns Hinweise auf außergewöhnlich laute Liegeplätze zu geben, will die BSBG für Verbesserungen sorgen. Der Aufruf gilt auch weiterhin. Am nachfolgenden Beispiel sieht man, dass auch vom Schiff kein unnötiger Lärm ausgehen muss.

Da denkt man, mit einer Spundwand, die am Wald gelegen ist, einen ruhigen Liegeplatz abseits vom Lärm umliegender Wohngebiete und Straßen gefunden zu haben.



Binnenschiffer Heinz Hensel hat seinem Stromaggregat das Krachmachen abgewöhnt.

Schwingelastisch aufgehängt

Aber das kann ein Irrtum sein, auch an solch einsamen Kanalspundwänden kann oft keine Ruhe einkehren. Denn bis spät abends knattern die Stromaggregate der dort liegenden Schiffe, um elektrische Energie für Herd, Licht und Fernseher zu liefern. Dass es auch anders geht, hat nun Heinz Hensel, ein findiger Binnenschiffer, bewiesen. Die Stromaggregate auf seinem Gütermotorschiff sind schon auf dem achteren Gangbord nicht mehr zu hören.

Das Vierzylinderaggregat ist schwingelastisch in einem

Schallschutzgehäuse im Maschinenraum aufgestellt, so dass vom Aggregat direkt kaum Geräusche nach außen dringen. Das eigentliche Geheimnis aber ist die Abgasleitung, die Hensel nach eigenen Überlegungen gestaltet hat.

Der Querschnitt der Abgasleitung wird vom Aggregat bis zum Ausgang im Kamin stufenweise (immer der nächst größere Rohrdurchmesser) auf den doppelten Eingangsquerschnitt erweitert. Dabei wird der Abgasstrom verlangsamt, und der Lärm wird geringert. In die Abgasleitung ist zusätzlich noch ein selbst entwickelter, einfach aufgebauter Schalldämpfer eingebaut, in dem der Abgasstrom weder um-

gelenkt noch gestaut wird. Auch die Abgasleitung ist schwingelastisch aufgehängt, damit keine Schwingungen auf den Schiffskörper übertragen werden.

Mit diesen Maßnahmen, die nicht teuer sein müssen, hat Heinz Hensel erreicht, dass er sein Stromaggregat uneingeschränkt nutzen kann, ohne die Nachbarschaft zu belästigen.

Bei ihm heißt es am Liegeplatz „Ruhe im Schiff, Licht an“.

• Der Fahrensman bittet weiter um Hinweise auf zu laute Liegeplätze, um sich dagegen im Interesse der Binnenschiffer einsetzen zu können (E-Mail: fahrensman@bsbg.de oder Fax: 02 03 / 29 52-1 66).

Erstmals IHK-Prüfung „Binnenschiffsgüterverkehr“

Erstmals hat jetzt eine IHK-Prüfung „Berufszugang zum Binnenschiffsgüterverkehr“ stattgefunden. Die Prüfung vor der IHK Duisburg (26. April 2004) war der Abschluss eines Lehrgangs im Rahmen der Modellmaßnahme „Qualifizierung von Binnenschifferinnen“, die das Rhein-Ruhr-Institut in Duisburg durchgeführt hat. Das Land Nordrhein-Westfalen und die Europäische Union finanzieren das Projekt, das im Juni 2004 abgeschlossen sein wird.

Insgesamt 29 Teilnehmerinnen nahmen 14 Monate an einem Fernlehrgang teil und bereiteten sich so auch auf die IHK-Prüfung vor, die 8 Teilnehmerinnen ablegten und 7 bestanden haben. Schwerpunkte bildeten die kaufmännischen und rechtlichen Aspekte zur Unternehmensführung. Die Vorsitzende des Bundesverbandes der Transportunter-

nehmen (BVT), Dagmar Wäscher, hat diesen Fernlehrgang mit 21 Lerneinheiten konzipiert und durchgeführt.

Nach und nach wird Wäscher diese Lerneinheit auf die Erfordernisse des Straßengüterverkehrs zuschneiden, um sie vor allem Kleinunternehmen zur Verfügung zu stellen. „Damit sprechen wir eine Klientel an, die zu klassischen Präsenzlehrgängen keine Zeit hat“, so Wäscher. Die Modellmaßnahme der Binnenschifferinnen zeige, dass Fernlehrgänge mittlerweile eine gute Alternative zu klassischen Formen des Lernens sind. „Das macht Mut auch für die Zukunft und die Anwendung in anderen Branchen“, meint Wäscher.

Kontakt: Rhein-Ruhr-Institut e.V., Dagmar Wäscher, Tel. 02 03 / 3 63 03 30

BVT, Dagmar Wäscher, Tel. 02 31 / 23 66 91, E-Mail: info@bvte.de

Warnwesten sind Pflicht

Warnwesten – sinnvoll bei Pannen oder Unfällen. In Deutschland sind sie deshalb dann in Fahrzeugen Pflicht, wenn dieses beruflich genutzt wird. Seit April gilt in Italien und ab Juli in Spanien die Tragpflicht für Warnwesten auch für ausländische Kraftfahrer. Urlauber müssen die Warnwesten überziehen, wenn sie bei Pannen oder Unfällen ihr Fahrzeug verlassen.

Verdienstorden für Heribert Becker

Der langjährige Vorsitzende des Vorstandes der BSBG, Heribert Becker, ist mit dem Verdienstkreuz 1. Klasse des Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Der Orden wurde ihm durch den Regierungspräsidenten Jürgen Busow überreicht.

Speditions-Verbände sind optimistisch

Fortsetzung von S. 1:

So darf damit gerechnet werden, dass vor allem die ehemaligen Sowjetrepubliken bzw. Ostblockländer dies aufnehmen wollen. Und auch wegen der Hilfe aus Brüssel ist mit einer schrittweisen Angleichung zu rechnen.

„Ziehen auch die Massengüter an oder geht es vielfach um Containerverkehre?“, fragt man bei der Märkischen Bunker-Gesellschaft zurück. „Mittelfristig, etwa in drei bis vier

Jahren, wird sich das angleichen“, so die Einschätzung der Binnenreederei, „dann dürfte es auch einen Wachstumschub geben.“

Pauschal betrachtet, zeigen sich viele Verbände optimistisch. Laut Bundesverkehrswegeplan soll die Tonnage zwischen Deutschland und den Beitrittsländern bis 2015 um 193 Prozent zulegen. Was die Binnenschifffahrt davon für sich verbuchen kann, spielt sich dann größtenteils auf den Wasserstraßen Rhein-Main-

Donau und Elbe-Oder-Donau ab. Doch es wird stark auf Güterarten und das Splitting zwischen den Verkehrsträgern ankommen.

Der Deutsche Speditions- und Logistik-Verband erwartet, dass allein in Polen, Tschechien und Ungarn der Speditions- und Logistikmarkt um zehn bis 15 Prozent wächst. Beim BDB wies man darauf hin, dass viele Bestimmungen der mit den neuen EU-Staaten bestehenden Abkommen hinfällig geworden sind.

CIPA mit neuer Adresse

Der Internationale Ausschuss zur Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (Comité International de Prévention des

Accidents du Travail de la Navigation Intérieure, kurz CIPA), in dem auch die BSBG mitarbeitet und die Geschäftsführung innehat, hat

jetzt seine Homepage überarbeitet. Die Informationen zur CIPA findet man jetzt auch im Internet unter:

www.cipa-online.org.

● **A & O
Rettungsweste**

● **Rückgang der
Ertrinkungstoten**

● **Technische
Verfeinerung**

Gut zu tragen, sicheres Auslösen

Vier ertrunkene Binnenschiffer im Jahr 2003 sind vier tragische Unfälle, bedeutet viermal Leid für die Hinterbliebenen und Betroffenheit und Trauer bei Kollegen und Vorgesetzten. Die BSBG wird deshalb ihre vielfältigen Bemühungen Ertrinkungsunfälle zu verhüten, weiter mit hohem Engagement und kreativen Ideen fortsetzen. Denn die Entwicklung und Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt, man muss Unfälle nicht schicksalhaft hinnehmen. Es ist möglich, solch tragischen Unfälle zu vermeiden.

Von den vier Unfällen wurde ein Fall als Arbeitsunfall anerkannt. Noch vor vierzig Jahren lag die Zahl der anerkannten Ertrinkungsunfälle bei 70 – 80 im Jahr, bei einer Gesamtzahl von ertrunkenen Binnenschiffern von über 200.

Maßnahmen wie die Ausstattung mit Geländern, die Entwicklung der automatisch aufblasbaren Rettungsweste und die Verpflichtung, diese auch zu tragen, bessere Information und Motivation der Beschäftigten, die Schutzausrüstung auch zu nutzen und Verbesserungen beim Tragekomfort haben bewirkt, dass die Ertrinkungsunfälle kontinuierlich zurückgegangen sind.

Die BSBG wird gemeinsam mit den Verantwortlichen in den Betrieben, aber auch mit den Beschäftigten selber an einer weiteren Verbesserung arbeiten. Hier ein Überblick über aktuelle Maßnahmen, Trends und Entwicklungen.

Das A und O ist natürlich: Die persönliche Schutzausrüstung, vor allem die Rettungsweste, muss benutzt werden, sie muss getragen werden. Denn die beste Schutzausrüstung nützt nichts, wenn sie von den Nutzern nicht angenommen wird

und im Schrank ihren Dornröschenschlaf schläft. Damit die Schutzausrüstung akzeptiert wird, müssen der Tragekomfort und das Aussehen stimmen.

Schulung durch die BSBG

Was passiert eigentlich, wenn ich mit einer automatisch aufblasbaren Weste ins Wasser falle? Wie mache ich eine Weste „scharf“ und klar für den Einsatz? Wie prüfe ich, ob alle Komponenten in Ordnung sind? Antwort auf diese Fragen gibt es bei der Schulung der BSBG. Seit fast 15 Jahren schult die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft ihre Versicherten auf Fortbildungsveranstaltungen und innerbetrieblichen Seminaren in der Funktion und Handhabung der Rettungsweste. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Auszubildenden in der Binnenschiffahrt gerichtet, die seit 1995 separat geschult werden. Praktische Übungen im Schwimmbad unterstützen seitdem die Seminare. Seit 5 Jahren veranstaltet die BSBG zudem zweitägige Workshops, in denen die Teilnehmer außerdem die nach UVV geforderte Sachkundigenprüfung erarbeiten und wichtige Hintergründe beim Verhalten des Menschen beim Sturz ins Wasser kennen lernen.

Tragekomfort ist also ein wichtiger Beitrag für die Akzeptanz. Ebenso wichtig ist bei Rettungswesten die Auslösesicherheit. Tragekomfort als Basis für die Akzeptanz und Auslösesicher-

heit als Garant der Betriebssicherheit sind Bestandteile der Prüfung und Zertifizierung, sowie der Normung.

Vor der Einführung des Gemeinsamen Marktes in Europa gab es für die Hersteller wenig Anreiz, Entwicklungen voran zu treiben. Für den gewerblichen Einsatz gab es durch den mit der Unfallverhütungsvorschrift vorgeschriebenen Einsatz einen gesicherten Markt ohne großen Anreiz. Die ebenfalls vorgeschriebenen Schulungen, Unterweisungen und Gefährdungsbeurteilungen haben die Hersteller in gewisser Weise eher entlastet, innovativ tätig zu werden.

Mit der Öffnung des Europäischen Marktes gelten für den gewerblichen und den Freizeitmarkt einheitliche Zulassungsbestimmungen. Trageakzeptanz und Auslösesicherheit sind Bestandteil der Prüfung und Zulassung einer Rettungsweste und werden konkret durch Prüfungen abgesichert. Weiterhin bestehen durch die Produktsicherheitsrichtlinie auch verschärfte Haftungsregulierungen für den Hersteller. Besonders im Freizeitbereich, mit den schwer zu überschauenden Einsatzbedingungen, ergeben sich hieraus für den Hersteller Problemfelder, die durch verbesserten Tragekomfort und besonders durch Auslösesicherheit eingegrenzt werden mussten.

Durch die europaweite, inzwischen weltweite Konkurrenz ergab sich natürlich auch ein Kostendruck mit dem Zwang nach kostengünstigeren Fertigungsverfahren und Materialien. So konnte das Gewicht der Rettungswesten seit 1989 um mehr als die Hälfte gesenkt werden. Moderne Verarbeitung und die Berücksichtigung



Immer wenn Gefahr besteht ins Wasser zu stürzen: Rettungsweste tragen!

ergonomischer Grundsätze flossen in das Design ein.

Im Rahmen der Normung wurde auch durch die Mitarbeit der US-Coast Guard erheblicher Druck ausgeübt. Als verantwortliche Zulassungs- und Überwachungsbehörde für Wasserfahrzeuge in allen

Vereinfachung mit Rot-Grün

US-Bundesstaaten geht im amerikanischen Markt für den Hersteller kein Weg an der USCG oder der Kanadischen CG vorbei. Davon profitieren nun die Nutzer.

Unterstützt durch die europäischen Mitgliedsländer, kam es zuerst zu der Forderung

nach Rot-Grün-Indikatoren. Alle Funktionen werden mit „grün“ als betriebsbereit signalisiert, beim Wechsel auf „rot“ ist erkennbar, dass eine der Funktionen der Rettungsweste aktiviert worden ist und die Rettungsweste umgehend der Überprüfung zuzuführen ist. Einmal in Gang überschlugen sich die Entwicklungen in den letzten 5 Jahren. Die beiden führenden Hersteller von Auslöseautomaten – Halkey Roberts als internationaler Marktführer speziell im Luftfahrtbereich und Secumar als ein großer in Europa – wetteifern mit Innovationen. So haben beide nun einen „Einpunkt-Automaten“ im Markt, der neben den üblichen Anzeigen – Handauslösung, Auto-

matikauslösung, Flasche eingeschraubt –, auch endlich die Flaschenfüllung in die Anzeige einbezieht. Secumar brachte weiter die „Windows-Rettungswesten“, bei denen der Zustand der Rettungsweste auch von außen sicher erkennbar ist, ohne dass die gepackte Weste geöffnet werden muss.

Vergleichbar ist auch die Entwicklung im Verschlussbereich. Nachdem mit den unterschiedlichsten Verschlusssystemen experimentiert wurde, um den neuen Festigkeitsanforderungen Herr zu werden, hat jetzt Secumar einen Einhand-Zentral-Verschluss entwickelt, der hohe Handhabungssicherheit bietet. Man darf sicher sein, dass die Entwicklung noch nicht zu Ende ist.

Ein internationaler Kraftakt Abstimmung mit Anwendern und Herstellern

Die Entwicklung der Persönlichen Schutzausrüstung gegen Ertrinken hat eine lange Geschichte – abgeschlossen ist sie bis heute nicht. Für die BSBG sind immer wiederkehrende Demonstrationen, Schulungen und Aktionen ein fester Bestandteil der Arbeit. Und sie trägt Früchte, wie die Statistik über mehr als 40 Jahre zeigt.

Nachdem technische und organisatorische Maßnahmen ausgeschöpft sind um den Sturz über Bord zu verhindern ist die Rettungsweste als Persönliche Schutzausrüstung gegen Ertrinken die einzige und letzte Barriere gegen das Ertrinken. Sie ist vielleicht eine nicht alltägliche Schutzausrüstung, aber in der Binnenschiffahrt muss sie ebenso selbstverständlich sein wie der Helm auf einer Baustelle oder die Schutzschuhe.

Die Rettungsweste ist zwar eine der ältesten Persönlichen Schutzausrüstungen, aber in der Form, in der wir sie heute kennen, wird daran erst intensiv nach dem Zweiten Weltkrieg gearbeitet.

Für die BSBG waren die hohe Zahl der Ertrunkenen in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts nicht mehr tragbar, hinzu kam der Schock über den Verlust des Großseglers „Pamir“, in dessen Folge erste Ansätze zu einer Normung von engagierten Herstellern und vom Bundesverkehrsministerium eingeleitet wurden. Unter Mitarbeit der BSBG wurden nationale Normen, wie die DIN 7929 erarbeitet.

Parallel hierzu wurde von Seiten der BSBG im Rahmen des Gerätesicherheitsgesetzes eine Prüfgrundlage zur Erteilung des GS-Zeichens erarbeitet und über die UVV die Trage- und Prüfpflicht für gewerblich benutzte Rettungswesten eingeführt. Bereits damals hat sich die BSBG auf der Basis einer „Gefährdungsbeurteilung“ dazu entschlossen, für den gewerblichen Einsatz nur automatisch aufblasbare Rettungswesten zuzulassen. Sie wiesen im Wesentlichen bereits die heutigen Merkmale auf.

Nationale Ansätze gab es auch in anderen europäischen

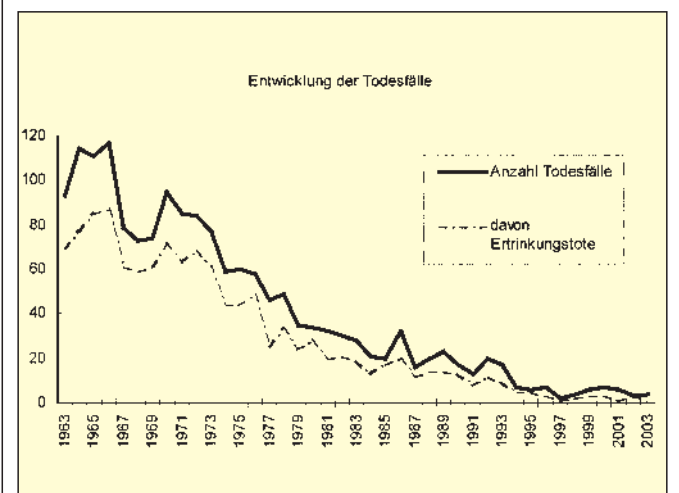
Staaten. Ein Wendepunkt war die Einführung des Gemeinsamen Europäischen Marktes im Jahr 1991. Im Rahmen der europäischen Gesetzgebung wurde die Konzeption der Richtlinien des New Approach und der ausfüllenden harmonisierten Normung entwickelt. Persönliche Schutzausrüstung wurde über die beiden PSA-Richtlinien 89/686 (Produkt-Richtlinie) und 89/656 (Anwender-Richtlinie) unter der Rahmenrichtlinie 89/391 geregelt.

Rettungswesten und Schwimmhilfen wurden eindeutig als PSA gegen Ertrinken eingestuft und unter Kategorie II mit einer Baumusterprüfungspflicht belegt. Die neuen Normen definieren Schutzziele und Leistungsvermögen der PSA gegen Ertrinken:

- Persönliche Schutzausrüstungen gegen Ertrinken sollen den Bedürfnissen von Personen, die im oder am Wasser beschäftigt sind oder ihrer Freizeit nachgehen, Rechnung tragen.

- Es wird zwischen Schwimmhilfen und Rettungswesten unterschieden: Schwimmhilfen wirken nur unterstützend, indem sie Auftrieb zur Verfügung stellen, die der Benutzer normalerweise durch Schwebbewegungen erzeugen müsste. Rettungswesten dagegen geben einer Person, die nicht länger in der Lage ist, sich selbst zu helfen, eine angemessene Sicherheit gegenüber der Gefahr des Ertrinkens und bringen den Benutzer in eine stabile, ohnmachtsichere Lage.

Der Benutzer einer PSA muss sich vorher über den Anwendungsbereich und die damit verbundenen Risiken im Klaren sein. Dies gilt besonders auch für den Fall, dass Organisationen für ihre Mitglieder oder Unternehmen für ihre Beschäftigten PSA beschaffen oder empfehlen. Eine entsprechende Risiko-Beurteilung ist zwingend anhand der realen Einsatzbedingungen und vor dem tatsächlichen Einsatz durchzuführen.



Entwicklung der Todesfälle.



Die Wirkung der Rettungsweste im Wasser erfahren.

Kein Mangel an Informationsangeboten

Der Fusionspartner BGF: Fachleute für die Praxis

Aufklärungsarbeit und die praktische Arbeit durch Fachleute sind, vereinfacht gesagt, eine wesentliche Grundlage der Arbeit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF). Die BGF

ist Fusionspartner der BSBG und der Fahrensmann stellt Ihnen die Tätigkeitsbereiche der BGF in mehreren Folgen vor. Heute das Informations- und Schulungsangebot.

Die BG für Fahrzeughaltungen unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen in allen Fragen rund um Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Ansprechpartner für diese Beratung sind hauptsächlich die Technischen Aufsichtsbeamten. Sie betreuen jeweils die Mitgliedsbetriebe einer bestimmten Region und beraten sie bei offenen Fragen und Problemen. Bei Besichtigungen vergewissern sie sich über den Stand des Arbeitsschutzes im jeweiligen Betrieb, regen Verbesserungen an. Bei Mängeln haben sie auch das Recht, Änderungen anzuordnen, um so den Arbeitsschutz sicherzustellen. In den Seminaren der BG informieren und motivieren sie als Referenten unterschiedliche Zielgruppen zu verschiedenen Sicherheitsthemen. Sie sind also als fachkundige Ansprechpartner wichtige Partner in allen Sicherheitsfragen.

Der Kontakt zwischen Betrieb und Technischem Aufsichtsbeamten ist deshalb von großer Bedeutung. Wer „seinen“ Technischen Aufsichtsbeamten bei der BGF sucht, findet ihn problemlos im Internet. Seit 1998 nutzt die BGF dieses Medium. Unter www.bgf.de finden Interessierte viele Informationen zur BGF. Die Seite wird ständig aktualisiert.

Eine weitere Informationsquelle für Mitglieder und Versicherte ist die Zeitschrift „SicherheitsPartner“. Sie bietet Nachrichten und Informationen zu verschiedenen Themen rund um die Arbeitssicherheit und den



Beratung vor Ort: TAB Thomas Künzer bei einem Mitgliedsunternehmen.

Gesundheitsschutz sowie zu allen Fragen der Unfallversicherung. Sie ist in die Verkehrsrundschau als Trägermedium eingebunden und erscheint achtmal im Jahr. Ein Sonderdruck informiert Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte und sonstige Interessierte.

Zahlreiche Broschüren, Sicherheits-Checks, Plakate, Faltblätter, CDs ergänzen das Informationsangebot der BGF. Wer sich für das Angebot interessiert, findet es ebenfalls im Internet oder auf der CD Medienkatalog.

Wer sich für weitere Themen interessiert oder diese vertiefen möchte, kann dazu eines der Seminare der BGF besuchen. Sie werden meist von den Bezirksverwaltungen regional organisiert. Informationen dazu gibt es

in Heft 4 des „SicherheitsPartners“ eines jeden Jahres. Dort werden die wichtigsten Inhalte dargestellt. Dies erleichtert den Interessierten die Auswahl des richtigen Seminars. Die Recherche und die Suche nach einem geeigneten Seminar zum passenden Zeitpunkt ist auch im Internet problemlos möglich.

Auskünfte gibt es auch beim Referat Schulung der BSBG (02 03-2 95 21 53) oder der BGF (0 40-39 80 19 87).

Die BGF widmet der Fortbildung breiten Raum. So hat sie sich in der jüngsten Vergangenheit an der Entwicklung von Fortbildungsangeboten für verschiedene Zielgruppen beteiligt oder diese selbst entwickelt und vorantreibt. Für die Beschäftigten in Busbetrieben hat sie das Programm „Gesund und si-

cher – Arbeitsplatz Omnibus“ erarbeitet. Dieses Programm nutzt die Moderationsmethode. Speziell ausgebildete Moderatoren erarbeiten in den Mitgliedsbetrieben mit den Beschäftigten Strategien für einen umfassenden Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Für Fahrerinnen und Fahrer von Linienbussen wurde eine Handlungshilfe zum Umgang mit Stress erarbeitet. Dabei handelt es sich um ein computerbasiertes Training (CBT), das zum Selberlernen eingesetzt werden kann.

Ebenfalls mit der Moderationsmethode arbeiten die Moderatoren im Güterkraftverkehr: AGG – Arbeits- und Gesundheitsschutz im Güterkraftverkehr. Weitere Themen sind Ladungssicherung, mehr Sicherheit im Taxi, Qualifizierung für Fahrer von Transportern, Arbeitsschutz bei Entsorgungsbetrieben, in Betrieben der Luftfahrt, aber auch bei Beschäftigten von Rettungsdiensten, bei der Reittierhaltung oder für Bestatter.

Die BGF ist auf zahlreichen Messen und Verbandstagen aktiv. Die bedeutendsten sind die A+A in Düsseldorf und die IAA in Hannover. Auf den Veranstaltungen informiert sie über aktuelle Themen und kommuniziert mit ihren Mitgliedern und Interessierten.

Allgemeine Informationen enthält der Jahresbericht der BGF. Er erscheint alle fünf Jahre und resümiert die wichtigsten Entwicklungen, die sich im Berichtszeitraum ereignet haben.



Täglich zu beobachten: Das Miteinander zwischen Freizeit- und Berufsschiffahrt in der Mühlendamm-Schleuse in Berlin.

Schiffer und Sportler teilen sich Gewässer

Friedvolles Miteinander ist möglich

Jens Kotterba arbeitet als Technischer Aufsichtsbeamter bei der BSBG und ist gleichzeitig begeisterter Sportschiffer. Für den „Fahrensmann“ schrieb er über das Verhältnis zwischen den Hobby- und Berufsschiffern.

„Als ich als kleiner Steppke mit meinen Eltern die ersten Paddelversuche auf den Havelgewässern wagte, waren die Sportboote klein und der Antrieb erfolgte fast nur mit Muskelkraft. Wenige Bootswerter bauten ausschließlich Holzboote, manchmal mit Seitenbordmotoren. Man hatte Zeit und genoss die Natur bei langsamer Fahrt.“

mit einem Schnaps als Dankeschön.

Heute zeigen manche motorisierten Sportbootkapitäne ein völlig unverständliches Verhalten. Da werden auf den Seen und Flüssen für Paddelboote gefährliche Geschwindigkeiten gefahren. In der Berufsschiffahrt wird der Alltag von Zeit und Geld bestimmt. Deshalb haben Fahrgastschiffe, Schubboote und Gütermotorschiffe enge Fahrpläne.

Die Zunahme der Charterflotten ist problematisch. Seit 1990 überschreitet die Zunahme von Charterbooten ohne „richtigen“ Sportbootsführerschein die Schmerzgrenze für alle. Wartezeiten für Sportboote an den Schleusen sind mit bis zu drei Stunden zermürbend. Besetzungen der Fahrgastschiffe in Mecklenburg-Vorpommern brauchen starke Nerven, wenn ihre Anlegestelle von einem Sportboot belegt sind.

Bei gegenseitiger Akzeptanz ist aber ein friedvolles Schippern auf den Wasserstraßen möglich. Grundlage muss stets die Fairness sein. Zu einem freundlichen Gruß von Bord zu Bord reicht's noch immer.“

Dieser Appell richtet sich an beide Seiten.

Gruß von Bord zu Bord

In der Berufsschiffahrt waren Schlepper und Schleppkähne auf Havel, Oder und Elbe ein vertrautes Bild. Deren angemessene Geschwindigkeit ermöglichte Begrüßungen vom Sportboot zum Schleppkahn. Manchmal endeten diese Gespräche im „Mitschleppen“. Schlepphilfen endeten oft

Praxisvertreter werden gewählt

Information zur Sozialversicherungswahl bei der BSBG und der BGF

Berufsgenossenschaften haben die Aufgabe Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Erkrankungen mit allen geeigneten Mitteln zu verhindern. Eine Aufgabe, die von ihnen erfolgreich ausgeführt wird. Die Prävention funktioniert deshalb so gut, weil Praktiker mit großer Nähe zu und aus den Betrieben und Branchen an der Erarbeitung beteiligt sind: Die Vertreter der Versicherten und der Arbeitgeber in den jeweiligen Vertreterversammlungen der BGen.

Diese Vertreter werden alle sechs Jahre bei den Sozialversicherungswahlen neu gewählt. 2005 ist ein Wahljahr für diese Wahlen. Dann wird auch die Vertreterversammlung der „neuen Berufsgenossenschaft“, zu der sich die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft am 1. Januar 2005 zusammenschließen, gewählt. Sie wird den Namen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen tragen.

Die Wahlen in der Sozialversicherung sind Listenwahlen. Das Recht, Vorschlagslisten einzureichen haben

1. Gewerkschaften sowie andere selbstständige Arbeitnehmervereinigungen sowie deren Verbände;
2. Vereinigungen von Arbeitgebern sowie deren Verbände sowie
3. Versicherte und Arbeitgeber auf freien Listen.

Vorschlagslisten von Verbänden, die bisher nicht in der Vertreterversammlung vertreten waren, oder freie Listen müssen von mindestens 1.000 Personen unterzeichnet sein, die



Die Mitglieder des Wahlausschusses trafen sich am 6. April 2004 zur konstituierenden Sitzung. Von links nach rechts: Gerd-Peter Schoenfeldt, Heinz Clementsen, Manfred Günsel, Wilhelm Munning, Heinz Nobel, Heino W. Saier, Klaus Worthmann, Hans-Georg Rizor.

die für das Wahlrecht geltenden Voraussetzungen erfüllen. Werden auf den Listen nicht mehr Personen benannt, als Plätze zu vergeben sind, dann entfällt die eigentliche Wahlhandlung. Man spricht dann von einer Friedenswahl.

Das Verfahren für die Einreichung von Listen und für die Durchführung der Wahl ist im Sozialwahlrecht genau festgelegt. Einzelheiten zur Wahl, wie die Berechtigung eine Vorschlagsliste einzureichen, zu den formalen Vorgaben, die zu beachten sind, zu den Terminen, bis wann der Wahlausschuss bestellt sein muss und bis wann die Vorschlagslisten eingereicht werden müssen, sowie alles weitere erfahren Sie bei der:

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen
HGF-Dezernat
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: (0 40) 39 80 11 50
Fax: (0 40) 39 80 11 99

Dort kann man eine Mitteilung über Einzelheiten der Wahl zur Vertreterversammlung bei der unter dem Namen „Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen“ vereinten Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Hamburg, und Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Duisburg, anfordern. Sie enthält alle notwendigen Angaben für die Wahl. Ebenfalls dort erhältlich sind Vordrucke für die Vorschlagslisten.

Neue Termine:

Bei allen Sozialversicherungen haben inzwischen die Vorbereitungen zur Wahl begonnen. Damit die „neue“ BGF, die zum 1. Januar 2005 entsteht, gleich mit einem einheitlichen Verfahren beginnt, soll nicht jetzt in den beiden „alten BGen“ noch mit einem getrennten Verfahren begonnen werden, sondern der Bundeswahlbeauftragte teilte in seinem Schreiben vom 14. April 2004 mit, dass er beabsichtigt, die BGF und die BSBG jeweils von den Vorbereitungen zu den allgemeinen Wahlen zu entbinden.

Die voraussichtlichen Regelungen für die fusionierten Berufsgenossenschaften zeigt die nebenstehende Tabelle.

Es muss erfolgen:	spätestens am:
Bestellung des Wahlausschusses mit Wirkung vom	10. Januar 2005
Wahlausschreibung durch den Wahlausschuss	21. Januar 2005
Einreichung der Vorschlagslisten	9. März 2005, 18.00 Uhr
Mitteilung von Zweifeln und Beanstandungen durch den Wahlausschuss	16. März 2005
Beseitigung von Zweifeln und Mängeln der Vorschlagslisten	23. März 2005
Entscheidung des Wahlausschusses über die Zulassung von Vorschlagslisten, Listenzusammenlegungen und -verbindungen einschließlich über die Reihenfolge der Listen auf dem Stimmzettel	31. März 2005
Eingang einer Beschwerde gegen die Entscheidung des Wahlausschusses mit Begründung beim Bundeswahlausschuss	7. April 2005
Entscheidung des Bundeswahlausschusses	21. April 2005
Bekanntmachung, dass und weshalb keine Wahlhandlung stattfindet einschließlich Feststellung und ggf. Bekanntmachung des Wahlergebnisses sowie Benachrichtigung der gewählten Bewerber	26. April 2005
Wahltag	1. Juni 2005
Ladung zur ersten Sitzung der Vertreterversammlung	spätestens 1 Monat vor dieser Sitzung
Erste Sitzung der Vertreterversammlung mit Wahl des Vorsitzenden und Wahl des Vorstandes	bis 1. November 2005

Die genauen Regelungen wird der Bundeswahlbeauftragte voraussichtlich im Herbst im Bundesanzeiger bekannt geben. Wir werden dann ausführlich berichten.

Eindeutiger Hinweis: „Rettungsweste benutzen“ Praxistipp: Kennzeichnung anbringen

Die Rettungsweste ist zwar eindeutig der wichtigste Schutz vor dem Ertrinken, wird aber leider (noch) nicht überall entsprechend genutzt. Ja immer wieder wird sogar die Frage gestellt: „Wann muss ich denn eigentlich eine Rettungsweste tragen?“ Ganz einfach, immer dann, wenn Ertrinkungsgefahr besteht. Wo und bei welchen Arbeiten dies der Fall ist, ist in einer Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln. Danach sind die Beschäftigten zu unterweisen und zu schulen. Zusätzlich sind die Bereiche zu kennzeichnen.

Wie sind diese Bereiche zu kennzeichnen? Antwort auf diese Frage bietet die BGV A 8 (vom Oktober 2002) „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“. Sie enthält alle Gebots-, Verbot-, Warn- und Rettungszeichen, die für die Kennzeichnung am Arbeitsplatz erforderlich sind.

Die BGV A 8 enthält auch ein spezielles Zeichen für den Einsatz von PSA gegen Ertrinken. Analog zu den Gebotszeichen Persönliche Schutzausrüstung wie Kopf- oder Lärmschutz gilt mit M 15 „Rettungsweste benutzen“. Mit diesem Zeichen sind Bereiche zu kennzeichnen, innerhalb denen eine Ertrinkungsgefahr besteht. Das Symbol ersetzt die bisherigen in Einzelanordnung eingesetzten schriftlichen Gebote z.B. auf Schubleichtern oder Schwimmentgeräten. Neben dem

Einsatz im Bereich der Binnenschifffahrt ergeben sich alle Einsatzbereiche mit Ertrinkungsgefahr – von der Kläranlage über Wasserbaustellen und Schleusen bis zur Brauerei. Als Hinweisschild (grüne Grundfarbe) kann es auch für



den Hinweis auf Rettungsmittel benutzt werden. Der Einsatzbereich ist entsprechend einer Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln und die Beschilderung durchzuführen (analog Gebotsschild „Gehörschutz benutzen“). Die Beschilderung ersetzt nicht die Verpflichtung zur Unterweisung und Schulung, sondern gilt als unterstützender Hinweis für den Mitarbeiter die Persönliche Schutzausrüstung auch zu benutzen; z.B. auf dem Luftkasten des Beibootes. Eine entsprechende Hinweispflicht wird durch die geplante, sich im Genehmigungsverfahren befindenden BGV D 19 § 5 geregelt und mit der BGR D 19 § 5 erläutert.

Weiter Förderung für Short Sea Shipping

„Das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) arbeitet seit seiner Gründung im Juli 2001 äußerst erfolgreich, deshalb wird das Bundesverkehrsministerium seine Förderung zunächst bis Ende 2007 verlängern“, so die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens.

Die Entlastung des Straßenverkehrs durch Short Sea Shipping – mit Küsten- und Binnenschifffahrt als gleichberechtigte Partner – sei ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Das SPC, mit Sitz in Bonn, ist ein Projekt des Bundes, der Küstenländer und Nordrhein-Westfalens und von Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt. Es habe dazu bereits durch 19 Verlagerungsprojekte beigetragen. Die Projekte haben laut Mertens das Straßennetz bisher um 44 Millionen Tonnenkilometer entlastet. Das entspricht mehr als 5.000 Fahrten eines voll beladenen 40-Tonnens zwischen den deutschen Seehäfen und dem Ruhrgebiet bzw. der Vermeidung von 3.100 Tonnen Kohlendioxid.

Der SPC-Bericht wird in den nächsten Tagen auch im Internet unter www.bmvbw.de <<http://www.bmvbw.de/>> abrufbar sein.



„Tabor“ auf dem Bodensee unterwegs

Am 15. Mai 2004 haben die Stadtwerke in Konstanz die Fähre „Tabor“ in Dienst genommen. Benannt nach der ungarischen Partnerstadt der Stadt Konstanz zeigt sich die Fähre in neuem Design. Sie ist für 700 Fahrgäste zugelassen.

Schulungsplan 2004 der BSBG

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen		
Zielgruppe/Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
1.2 Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte		
1.2.1 Fachtagung	08. 11. bis 09. 11. 04	Kassel
1.3 Sicherheitsbeauftragte		
1.3.3 Fortbildungsseminar	04. 10. bis 06. 10. 04	Sellinghausen
1.5 Berufsanfänger/Auszubildende		
1.5.2 Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	13. 09. bis 24. 09. 04	Duisburg
1.6 Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
1.6.3 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	03. 11. bis 05. 11. 04	Bodensee

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Artikel	Termin	Ort
2.2 Workshop Rettungsweste	22. 11. bis 24. 11. 04	Sellinghausen
2.4 Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	08. 12. bis 10. 12. 04	Duisburg
2.5 Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	21. 06. bis 22. 06. 04	Duisburg
2.6 Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	14. 10. bis 15. 10. 04	Duisburg
2.8 Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	14. 07. 04	Duisburg
2.9 Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	30. 11. 04	Duisburg
2.10 Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	07. 12. 04	Duisburg
Kompetent Unterweisungen durchführen	08. 11. bis 10. 11. 04	Sellinghausen
2.12 Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Rückenschule	18. 10. bis 20. 10. 04	Sellinghausen
2.13 Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	27. 09. bis 29. 09. 04	Sellinghausen

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

Anmeldungen: Alle Anmeldungen erbitten wir schriftlich an die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, Präventionsabteilung, Postfach 210154, 47023 Duisburg, Tel.: 0203/2952-112/153 oder Fax: 0203/2952-135. E-Mail: rwerk@bsbg.de. Den jeweils aktuellen Seminarplan können Sie auch im Internet unter www.bsbg.de finden.

Mitmachen und gewinnen

Zitterpappel	Akten-sammlung	engl.: Junge, Diener	amerik. Filmpreis	Süd-europäer	Teil der Motorschaltung	Teil des Kfz-Motors	Zündschnur	Blumen-gefäß	Hustier
vorsätzliches Zer-stören		5				Farb-überzug		10	
ungebun-dene Form der Sprache				Riese, Wächter (griech. Sage)		1		Schuld-summe, Pflichtgebot	4
	2					Bruststätt			
Rohtafelwiederverwen-dung	frecher kleiner Junge	fremde Währung		12	Besucher			Beachtung aller Umstände	13
Dienst-kleidung					Überein-kommen		Nachtvogel		
			Staat in Westafrika				Schließ-vorrichtung, Sperre		Längen-maß
Masse aus dem Vulkan	Stadt am Rhein		grob, ungehobelt		geripptes Gewebe		6		Lärm-instrument
sonderbar, seltsam						Auslese, Oberschicht			
griech. Buchstabe		11		Rum-getränk				Herren-gehock (Kzw.)	
		3				Raub-, Speisefische			
Wohnung, Heim			Hustier			Hohlmaß		9	

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

Die Buchstaben von 1 – 14 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 Binnenschifffahrts-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 210154, 47023 Duisburg.

Einsendeschluss:
30. Juli 2004

Auflösung aus Fahrensman 1/2004:
WALLGANG

Gewinner aus 1/2004

- 1. Preis**
Stefan Seifert
MS Kavevinja
55270 Ober-Olm € 50,-
- 2. Preis**
Brunhilde Kröpke
MS Diamant II
21354 Bleckede € 25,-
- 3. Preis**
Renate Kirchner
MS Wildkatze
32425 Minden € 25,-
- 4. Preis**
Rebecca Serve
Fähre Leverkusen-Köln
40789 Monheim € 25,-
- 5. Preis**
Regina Windheuser
TMS Regina-W
53343 Wachtberg € 25,-



Mit dem Handy in der Hand: Das kostet jetzt mehr.

Straßenverkehrsrecht geändert: Am 1. April wurde vieles strenger

40 Euro und einen Punkt in Flensburg kostet das Telefonieren während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung. Das ist jedoch nicht der einzige Verstoß, der mit der Änderung des Straßenverkehrs- und Personenbeförderungsrechts ab dem 1. April strenger bestraft wird. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) fasst die neuen Vorschriften kurz zusammen.

Telefonieren beim Radfahren: 25 Euro Verwarnungsgeld (bisher 15 Euro).

Überholen mit einem zu geringen Geschwindigkeitsunterschied: 40 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg (bisher 30 Euro). Das betrifft nicht nur die so genannten „Elefantenrennen“ von Lkw, sondern

jedes Fahrzeug, das mit übermäßig langen Überholmanövern eine Fahrspur blockiert.

Einbau unzulässiger Leuchten am Fahrzeug: 20 Euro Verwarnungsgeld (bisher 5 Euro). Erstmals mit Verwarnungs- oder Bußgeldern und Punkten geahndet werden das Einfahren in den Kreisverkehr in falscher Richtung: 20 Euro Verwarnungsgeld, Parken an Engstellen mit Behinderung von Rettungsfahrzeugen: 40 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg, Nichtanlegen von eingebauten Sicherheitsgurten in Omnibussen: 30 Euro Verwarnungsgeld. Außerdem sind die Busfahrer verpflichtet, die Fahrgäste über die Gurtanlegenpflicht zu informieren.



Aktuelle Normentwürfe per Mausclick

Die in Deutschland in der öffentlichen Umfrage befindlichen Normentwürfe des DIN mit Arbeitsschutzbezug können nun per Mausclick kostenlos über NoRA in einer Liste abgerufen werden. Zu jedem aufgeführten Normentwurf werden die üblichen Kurzinformationen (Beschreibung der Norm, Normnummer, Ausgabedatum, Ende der Einspruchsfrist etc.) geboten. Die Aktualisierung der Datenbank erfolgt monatlich.

Diese Übersicht vereinfacht wesentlich die Suche nach aktuellen Normentwürfen. Damit erweitert sie die Möglichkeiten, zu bestimmten Normen im Rahmen der laufenden Umfragen Einspruch zu erheben. www.kan.de/nora



Blick in die Vertreterversammlung am 19. Mai in Magdeburg.

Bald entsteht die „neue BGF“ Gemeinsame Vertreterversammlungen in Magdeburg

Die Fusion der BSBG mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen rückt näher. Sichtbar wurde dies bei den ersten gemeinsamen Vertreterversammlungen beider Berufsgenossenschaften am 19. Mai 2004 in Magdeburg. Hatten die beiden BGen vor vier Jahren noch in getrennten Versammlungen beschlossen, zunächst eine Verwaltungsgemeinschaft zu bilden und sich später zu einer gemeinsamen BG zusammenzuschließen, so wurden die jetzigen Beschlüsse zeitgleich und am gleichen Tagungsort gefasst.

Denn am 1. Januar 2005 wird die BSBG nicht einfach der BGF einverleibt, sondern aus beiden Versicherungsträgern entsteht die „neue BGF“. Diese vereinigte BG braucht wie alle selbstverwalteten Körperschaften autonome Regelungen als Grundlage für ihr Arbeiten. Zu nennen sind vor allem die Satzung, der Gefahrtarif und die Unfallverhütungsvorschrift

Satzung und Gefahrtarif

ten. Das autonome Recht der BGen wird auf der Grundlage bestehender Gesetze von den Vertreterversammlungen der BGen beschlossen. Die Änderungen, zum Beispiel der Satzung und des Gefahrtarifs, werden nun noch dem Bundesversicherungsamt zur Genehmigung vorgelegt und dann veröffentlicht, wir werden Sie dann ausführlich informieren. Hier schon ein paar der Neuerungen.

Die neue Satzung der BGF ist im Wesentlichen die Satzung, die bisher bei der BGF gültig war. Geändert wurde allerdings die Zuständigkeit, denn die BGF wird ab 1. Januar auch für die gewerbliche Binnenschifffahrt zuständig sein. Zur Absicherung von Unternehmen sieht die Satzung

der BGF die Versicherung der Unternehmer vor. Diese Unternehmensversicherung soll ab 1. Januar 2005 auch in der Binnenschifffahrt gelten, und zwar für neue Unternehmer. Für bisher bei der BSBG versicherte Unternehmer bleibt es weiterhin bei der alten Regelung, sofern sie nicht von sich aus eine Änderung wünschen. Angleichungen wird es auch beim Anschluss an den AMD bzw. den ASD der BGF geben. Die betroffenen Unternehmer werden hiervon informiert.

In den Satzungen sind auch Regelungen zur Größe der Selbstverwaltungsorgane enthalten. Die neue BG wird mit Beginn der nächsten Wahlperiode, also im Herbst 2005, mit leicht vergrößerten Selbstverwaltungsorganen arbeiten. Sofern das Bundesversicherungsamt die entsprechenden Bestimmungen genehmigt, ist vorgesehen, die derzeit bei der BGF aus 42 Mitgliedern bestehende Vertreterversammlung um je drei Sitze auf Seiten der Versicherten und der Arbeitgeber zu erhöhen, um eine Teilnahme von Vertretern der Binnenschifffahrt zu ermöglichen. Auch der Vorstand soll für die zehnte Wahlperiode um je zwei Vertreter aus der Binnenschifffahrt erweitert werden und dann aus je 10 Vertretern bestehen.

Die Entscheidungen der Vertreterversammlung und des Vorstandes werden inhaltlich in fachbezogenen Ausschüssen vorbereitet und beraten. Auch über diese Ausschüsse wurde in der Vertreterversammlung am 19. Mai gesprochen und es besteht Konsens, dass die Vertreter der Binnenschifffahrt bei den Themen, die ihren Zuständigkeitsbereich betreffen, auch mitentscheiden.

Auch die gemeinsame Präventionsarbeit soll koordiniert werden. Damit die erfolgreiche Präventionsarbeit beider BGen weitergeführt werden kann, wurde deshalb in der Sitzung darüber beraten, dass die bisher geltenden

Unfallverhütungsvorschriften der „alten“ BGF und der „alten“ BSBG auch in der neuen BGF gelten sollen. Weiter gelten werden deshalb selbstverständlich die BGV A 1: Grundsätze der Prävention, die BGV A 4: Arbeitsmedizinische Vorsorge, die BGV A 8: Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz, die BGV B 3: Lärm um nur einige der wichtigsten zu nennen. Selbstverständlich wird auch die UVV Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern (ursprüngliche BGV D 19) und schwimmende Geräten (BGV D 20) sowie eine Reihe weiterer Unfallverhütungsvorschriften weitergelten. Auch hierüber werden die Unternehmen nach der Genehmigung informiert.

Vorschriften für Unfallverhütung

Die Verantwortlichen beider BGen waren sich zum Abschluss der ersten gemeinsamen, harmonisch verlaufenden Sitzung einig, dass man gut gerüstet dem Fusionstermin 1. Januar 2005 entgegensehen kann. Alle waren sich sicher, die Zeit der Verwaltungsgemeinschaft für eine gute Lösung genutzt zu haben.

Über die Situation in und die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt konnten sich die Vertreter der BGF bereits vor der Sitzung bei einer Bereisung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg informieren. Der Leiter des Wasserstraßenneubauamtes, Thomas Menzel und der Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, Gunter Dütemeyer, standen als fachkundige Referenten den Vertretern des straßengebundenen Verkehrs, der Luftfahrt und der anderen bei der BGF versicherten Gewerbebranchen zur Verfügung.



Die Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg.



Sachkundiger Führer: Thomas Menzel in seinem Element.

Regress bei Schwarzarbeit wäre das richtige Signal

Die gewerblichen Berufsgenossenschaften begrüßen den Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Bekämpfung der Schwarzarbeit, der im Finanzausschuss behandelt wurde. Mit Einführung der Regresspflicht für den Arbeitgeber von Schwarzarbeit würde einer langjährigen Forderung sowohl von Seiten der Unfallversicherungsträger als auch der Unternehmen entsprochen. Mit der Regresspflicht sollen die Berufsgenossenschaften in Zukunft Leistungen von den Arbeitgebern erstattet bekommen, wenn diese auf Arbeitsunfällen bei Schwarzarbeit beruhen.

Zum Hintergrund: In der gesetzlichen Unfallversicherung werden Leistungen unabhängig von der Beitragszahlung erbracht, sofern faktisch ein Beschäftigungsverhältnis – auch bei illegaler Beschäftigung – besteht. Diese Regelung dient in erster Linie dem Schutz des Arbeitnehmers. Es kann jedoch nicht sein, dass ehrliche Arbeitgeber über die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung die Schwarzarbeit mitfinanzieren. Dies soll jetzt mit der Regressregelung bekämpft werden.

Bisher konnten lediglich nachträglich Beitragsforderungen durch die Berufsgenossenschaften geltend gemacht werden. Diese lassen sich in vielen Fällen jedoch nicht eintreiben und decken nur einen Teil der durch illegale Beschäftigung entstehenden Kosten. Mit der Regressforderung hätte man ein erheblich wirksameres Druckmittel, um die Bekämpfung der Schwarzarbeit zu verstärken. Bleibt zu hoffen, dass das Gesetzgebungsverfahren zügig abgeschlossen wird.

Tipps für einen „Sicheren Auftritt“

Regelmäßige Unterweisungen nutzen viel

Der sichere Auftritt, das sichere Gehen als Gegenstand der jährlichen Unterweisung? Geht das nicht zu weit? Gehen haben wir doch alle in der Kindheit gelernt. Braucht es da noch eine Belehrung?

Eine Belehrung sicher nicht, aber es gibt gute Gründe, sich bei regelmäßigen Unterweisungen mit dem „sicheren Auftritt“ zu beschäftigen – vor allem in der Binnenschifffahrt.

Immerhin sind hier rund 40 Prozent aller meldepflichtigen Unfälle Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfälle (SRS-Unfälle) – ein echter Unfallschwerpunkt. Dem sollte in einer Unterweisung entsprechendes Gewicht eingeräumt werden.

Dabei können Ursachen der SRS-Unfälle und vorbeugende Maßnahmen im Betrieb behandelt werden. Dazu gehören Themen wie „Richtiges Schuhwerk“, „Sichere Leitern und Tritte“ und „Wie motiviert man Mitarbeiter zur Nutzung?“

Auch organisatorische Bedingungen gehören dazu: richtige Beleuchtung, Beseitigung von Stolperstellen (oder der Hinweis darauf) und Kennzeichnung von Gefahrenquellen. „Wer ist da zuständig? Warum kann wegsehen so gefährlich sein?“



Welchen Einfluss hat das persönliche Verhalten und wie kann man durch Verhaltensänderung mehr Sicherheit erreichen? Zum Beispiel: Gekennzeichnete Verkehrswege nutzen. Treppen und Niedergänge richtig begehen. Stets den Handlauf nutzen. Auf das Abspringen von höher gelegenen Arbeitsplätzen verzichten.

Kein schneller Sprung

Welche Folgen können aus einer kleinen Unachtsamkeit entstehen? In einer Unterweisung kann man die Hintergründe erläutern, Erfahrungen weitergeben und auf die Erfahrungen der Teilnehmer zurückgreifen.

Wer die Gefährdungen kennt, weiß, wie man sie vermeidet oder in den Griff bekommt. Er ist eher bereit, sich sicher zu verhalten und Unfälle zu vermeiden.

Für die Planung einer Unterweisung gibt es Informationsmaterial mit CD zum Thema „Stolpern – Rutschen – Stürzen“ für die betriebliche Praxis. Checklisten helfen, Stolperstellen zu finden und zu beseitigen.

Wer an der Erfahrung der Teilnehmer ansetzen will, dem stehen Sprungwaage und Stolperparcours zur Verfügung. Sie können bei der Hauptverwaltung der BSBG (Frau Werk, Tel. 02 03-2 95 2112) ausgeliehen werden.

Terrorvorbeugung wird zur neuen Aufgabe Der Rahmen steht noch nicht fest

Terrorismusvorbeugung in der Binnenschifffahrt – was muss man sich darunter vorstellen?

Was in der Seeschifffahrt in diesen Wochen angesichts des zum 1. Juli in Kraft tretenden ISPS-Codes heftige Betriebsamkeit auslöst und erhebliche Kosten bei den Unternehmen verursacht, wird auf die Binnenschifffahrt eventuell nur in abgeschwächter Form zukommen.

Mit Augenmaß und Verstand gilt es die Stellen auszumachen, an denen Maßnahmen zur Terrorismusvorbeugung ansetzen können. Dabei geht es um einige zentrale Punkte, deren Umsetzung die Binnenschifffahrt normalerweise nicht vor unlösbare Aufgaben stellen sollten:

Anlagen sichern – Zugang kontrollieren – Personen sensibilisieren – Verdächtiges kommunizieren – Maßnahmen dokumentieren.

Noch steht im Detail nicht fest, was tatsächlich auf die Binnenschifffahrt zukommt. In den Seehäfen, d.h. an den

Schnittstellen zwischen ISPS-Code geschützten Seeschiffen und Hafenanlagen, wird vom Bundesverkehrsministerium favorisiert, dass Binnenschiffe in bestimmten Situationen auf Anforderung einen Fragebogen (eine sog. Sicherheitsklärung) ausfüllen müssen. Ob diese Lösung Realität wird oder ein anderer Weg gewählt wird, wird sich in den nächsten Wochen entscheiden. Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist eine einheitliche Lösung in allen Seehäfen von Antwerpen über Rotterdam, Hamburg, Lübeck und Duisburg von großer Bedeutung.

Eine erheblich stärkere Betroffenheit ergibt sich für die Unternehmen, die sich mit dem Transport gefährlicher Güter gemäß ADNR beschäftigen. Zum 1. Januar 2005 soll das neue Kapitel 1.10 des ADNR in Kraft treten, das gezielt Maßnahmen zur Terrorismusvorbeugung zum Gegenstand hat. Das gesamte Personal von den Schiffsbesatzungen bis hin zu den Geschäftsführungen der Unternehmen muss sensibilisiert werden gegenüber der Terrorismusgefahr. Sicherheitsberater – also die früheren Ge-

fahrtbeauftragten – sind für das Vorhandensein eines Sicherungsplans zuständig, wenn ein solcher Plan aufgrund der beförderten Güter erforderlich ist. Darüber entscheidet die Art der gefährlichen Güter: bei besonders hohem Gefahrenpotenzial (z.B. Benzin) ist der Plan notwendig, bei allen übrigen Gütern (z.B. Heizöl, Diesel, Gasöl) nicht.

Weitere Maßnahmen zur Terrorismusvorbeugung sind in Vorbereitung. Die Europäische Kommission sieht sich aufgerufen, durch eigene Regelung der Terrorismusgefahr etwas entgegenzusetzen. Zunächst soll durch eine Hafenschutzrichtlinie geschützt werden, was in den (See-)Häfen noch nicht durch den ISPS-Code geschützt ist. Zum 1. Januar 2007 soll eine weitere Richtlinie in Kraft treten, die die Verkehrsträger Straße-Schiene-Binnenschifffahrt erfasst – und zwar auch, wenn sie ausschließlich im Binnenland fernab der Seehäfen operiert. Es bleibt zu hoffen, dass die aufgrund dieser Vorschriften zu ergreifenden Maßnahmen den Rahmen des Machbaren nicht überschreiten.

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.

★

Als der Kapitän der Fähre zurück auf das Fahrzeug treten wollte, verfehlte er die Stufe und schlug mit dem Brustkorb auf das Dollbord.

★

Der Matrose zog einen Trinkwasserschlauch nach und sprang aus geringer Höhe von der Bunkerstation auf das Deck des Bunkerbootes und knickte mit dem rechten Fuß um.

★

Beim Umlegen des Windendrahthes von Steuerbord nach Backbord ist der Steuermann fehlgetreten und mit dem Schienbein auf die Stahlkante der Vorpiek gefallen.

★

Der Matrose stolperte über den Deckwaschschlauch und fiel auf seinen linken Arm, wobei sich dieser auskugelte.

★

Der Steuermann ist im Laderaum des Schiffes ausgerutscht und mit der linken Hand auf eine Bodenwange aufgeschlagen.

★

In der Schleuse riss das Stahlseil und schlug dem Matrosen gegen die Hand. Dabei zog er sich eine schwere Handverletzung zu.

★

Beim Gegenkommen des Reibholzes an der Schleusenmauer wurde das Reibholz Richtung Achterschiff gezogen. Bei dieser Aktion konnte der Steuermann das Reibholztau nicht schnell genug loslassen, geriet mit der Hand zwischen Reibholztau und Schanzkleid und zog sich dabei eine Quetschung zweier Finger der rechten Hand zu.

★

Beim Ablassen des Flaggenmastes auf dem Fahrgastschiff fiel dieser dem Kapitän auf den Kopf.

★

Beim Wechsel des Meißels am Abbauhammer ist der Auslöseschalter versehentlich berührt worden. Da der Meißel noch nicht verriegelt war, ist er an die Lippe hochgeschlagen und hat eine Risswunde verursacht.

★

Bei Vorbereitungsarbeiten für eine Tankreinigung wurden einige Ventile gestellt. Beim Überschreiten der an Deck verlaufenden Dampfleitung wurde ein Ventil mit einem Hosenbein geöffnet. Verbrennungen am Fuß waren die Folge.

★

Aufgrund einer kleinen Schadenstelle am Neoprenhandschuh, ist während der Unterwasserarbeiten bei Brennarbeiten Sauerstoff in den Handschuh eingedrungen und hat sich nach einiger Zeit entzündet. Dabei erlitt der Taucher Verbrennungen an der Hand.

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: fahrensmann@bsbg.de · Druck: Brendow Druck, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.
Bildnachweis: Seite 1: Steindl; Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn; Seite 8: Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V.



EN-Normen helfen bei der Bestellung der Anker-ausrüstung auf Binnenschiffen.

Auch Ankergeschirre kennen Normen

Festlegung im Europäischen Komitee

Im Technischen Komitee TC 15 des Europäischen Komitee für Normung (CEN), in dem auch die BSBG mitarbeitet (siehe „Der Fahrensmann 1/2004“), sind die nachfolgenden „Ankernormen“ beschlossen worden:

1. EN 13573: Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – Anker-, Kupplungs-, Schlepp-, Verhol- und Festmachereinrichtungen;
2. EN 14330: Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – Steglose Ankerkette – Rundstahlketten;
3. EN 14606: Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – steglose Ankerkette – Zubehör.

In Bearbeitung befinden sich zur Zeit noch die Normen prEN 14874, Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – Steglose Ankerkette – Kettenscheibe und der Normentwurf Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – Steglose Ankerkette – Anker-ausrüstung.

Die EN 13573 enthält sicherheitstechnische Anforderungen, Abmessungen und Angaben zur Festigkeit, denen die Ankereinrichtung entsprechen muss.

In der EN 14330 werden Maße, mechanische Eigenschaften, Angaben für die Bezeichnung, Kennzeichnung und Prüfbedingungen festgelegt. Rundstahlketten, die nach dieser Norm gefertigt sind, lassen sich durch die Angabe der Norm, der Nenngröße und der Klasse leicht bestellen oder nachbestellen (Beispiel: Kette EN 14330 – 30 x 84 – 2).

Einfache Bestellung

Diese Kette lässt sich auch problemlos mit dem Ankerzubehör nach DIN EN 14606 verbinden. Hierzu gehören Verbindungs- und Endglieder, Kettenwirbel, Wirbelschäkel usw., die in dieser Norm beschrieben werden.

Abgerundet wird das Thema zukünftig durch Normen zur Kettenscheibe und der Anker-ausrüstung. Die Anker-ausrüstung umfasst den Kettenkasten, die Kettenendbefestigung sowie den Kettenstopper.

Verätzte Stellen mit Wasser spülen Infektionsgefahr senken

Verätzungen entstehen hauptsächlich durch unsachgemäßen Umgang mit Säuren und Laugen bzw. insbesondere bei Kindern durch Verwechslung mit trinkbaren Flüssigkeiten.

Bei Verätzung der Haut entsteht eine Wunde. Das bedeutet: Infektionsgefahr. Deshalb ist es wichtig, den Stoff, der die Verätzung herbeigeführt hat, zu entfernen bzw. zu verdünnen. Dazu muss als erstes die benetzte Kleidung entfernt werden. Dabei ist unbedingt daran zu denken, sich nicht selbst zu verätzen. Deshalb säurefeste Schutzhandschuhe tragen. Danach sofort die verätzten Körperstellen unter fließendem Wasser gründlich spülen, bis die Schmerzen nachlassen.

Dabei ist darauf zu achten, dass das Wasser vom Wundbereich direkt abfließt, damit gesunde Körperteile nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Danach ist die Wunde keimfrei zu bedecken und der Rettungsdienst zu alarmieren.

Bei Augenverätzungen besteht zusätzlich Erblindungsgefahr. Das Auge ist sofort gründlich mit fließendem Wasser zu spülen, und zwar von innen

nach außen, um das gesunde Auge nicht zu schädigen. Anschließend sind beide Augen keimfrei zu verbinden und der Rettungsdienst zu verständigen.

Bei Verätzungen durch Verschlucken besteht neben der Gefahr des Speiseröhren- oder Magendurchbruchs die Gefahr des Schocks. Auch

Tipps zur Ersten Hilfe

hierbei ist es wichtig, so schnell wie möglich die Chemikalie zu verdünnen. Dem Verletzten muss also sofort Wasser in kleinen Schlucken zu trinken gegeben werden. Auf keinen Fall ist der Betroffene zum Erbrechen zu bringen, da sich die Verätzung sonst wiederholen würde. Abschließend müssen die Maßnahmen zur Schockbekämpfung erfolgen. Der Notruf ist auch wie in den beiden anderen Fällen zu tätigen. Für die Weiterbehandlung ist in allen Fällen das Sicherstellen des Ätztstoffes sehr hilfreich.

Trinkwasser sollte einmal im Jahr überprüft werden

Giftstoffe oder Keime im Trinkwasser-Tank an Bord? Magen-Darm-Probleme mit Durchfall oder fieberhafte Infekte der Besatzungsmitglieder? Diese Vorfälle sind selten und wenn sie auftreten, dann sind sie in der Regel auf Fehler beim Bunkern, während der Lagerung und durch unzureichende Wartung der Tanks oder Aufbewahrungsbehälter zurückzuführen. Doch das Trinkwasser hat natürlich auch an Bord eine große Bedeutung, und der Binnenschiffer muss selbst, anders als der Nutzer zu Hause, für die Reinheit sorgen.

Hier weisen die Verordnungen zur Trinkwasserqualität auf gewerblichen Binnenschiffen sichere Verhaltensregeln auf. In der Binnenschiffahrt erfolgt die Aufnahme frischen Trinkwassers regelmäßig und in kurzzeitigen Intervallen. Wird dann korrekt gebunkert und werden die Tanks ordnungsgemäß installiert und gewartet, erspart dies den regelmäßigen Einsatz von Desinfektionsmitteln oder Konservierungsstoffen.

Chemikalien und Giftstoffe können nur bei falschen Bunkervorgängen, Leckagen in Tanks oder im Leitungswassersystem in das gelagerte Trinkwasser gelangen. Denn das stammt bei vorschriftsmäßiger Zuleitung aus qualitätskontrollierten Trinkwassernetzen.

Wichtig beim Bunkervorgang sind saubere Rohranschlussstellen und die Verwendung eines ausschließlich für Trinkwasser vorgesehenen Wasserschlauchs. Dieser soll beim An- und Abflanschen nicht durch das Hafener oder Fahrwasser gezogen werden.

von Nahrungsmitteln durch Verunreinigungen in den Tanks. Die werden auch durch Sedimentation der Tank- und Leitungswände sowie Auf- oder Ablagerungen erzeugt. Besonders die spezielle Oberflächenstruktur mancher Kunststoffe gilt als Entstehungsherd für Mikroorganismen.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Bei erstem Betrieb oder nach Reinigungsvorgängen sind ausreichende Spülungen der Tanks und Leitungssysteme unerlässlich.

Grundsätzlich sind Mikroorganismen auch in gelagertem Trinkwasser vorhanden, allerdings in minimalen Mengen. Zur Vermehrung dieser Keime kommt es bei langer Lagerzeit, erhöhten Temperaturen und durch Einbringen

Schlauch nur mit Trinkwasser füllen

Das Aachener Institut für Umweltmedizin ermittelte in häuslichen Rohrleitungssystemen folgende Ergebnisse, auch auf die in Schiffen üblichen Zuleitungen übertragbar: An verzinkten Eisenrohrwänden bilden sich schnell poröse Kalkablagerungen. Dadurch entstehen verstärkt Keime. In Rohren und Leitungen aus Kunststoff fand sich ein Biofilm aus Mikroorganismen, vornehmlich Bakterien. Deshalb ist es ratsam, Duschschläuche aus Kunststoff jährlich auszutauschen. Edelstahl und Kupferrohre (mit vorgeschaltetem Partikelfilter gegen Lochfraß) verbessern ein Leitungssystem. Mikrobiologische Trinkwasserkontrollen an Bord sollen mindestens einmal im Jahr durchgeführt werden. Behörden stellen darüber Bescheinigungen aus.



Der „Binnen“-schiffahrtsnachwuchs trotzte den harten Schulungsbedingungen an der Ostsee.

Schifferschüler bestanden Härtetest

Vier Tage zu Gast im Neustädter Marine- Ausbildungszentrum

Einen echten Härtetest bestanden die Auszubildenden des Schiffer-Berufskolleg RHEIN aus Duisburg beim viertägigen Lehrgang im Neustädter Marine-Ausbildungszentrum. Zum Programm gehörten aktive Rettungsversuche, Löschübungen in der Brandhalle, Leckübungen an Bord und Tauchen in 32 Meter Tiefe in einem Tauchtopf.

In Begleitung von Schulleiter Hans-Günter Portmann, Ingo Tappert von der Berufsgenossenschaft und Robert Uenzen

vom Schulschiff RHEIN erfuhren die Schülerinnen und Schüler, wie sie Notfälle an Bord meistern können. Die fachmännische Anleitung von Fregatkapitän Fuchs, dem Leiter der Seeausbildung, und der beiden Ausbilder Hauptbootsmann Seebode und Oberbootsmann Mauch ermöglichte den jungen Binnenschiffern einen praxisnahen Einblick in die Schiffsicherheit. Diese verkörpert in der Marine einen wesentlichen Teil der Schadensabwehr auf Schiffen.

Die Gäste aus Duisburg löschten in der Brandhalle mit Pulver, CO₂, Wasser und Schaum. Beim Hindernis-Parcours mit angelegtem Atemschutz fehlte einigen die Fitness. Bei der Leckaktion mussten Bohlen und Kantenholz passend gesägt und verteilt werden. Die Besteigung einer Rettungsinsel bei hohem Wellengang konnte nur durch Teamarbeit bewältigt werden.

Impressionen von unseren Binnenseen

Müritz: Herzstück der Seenplatte Mecklenburgs

Stellenweise ist kein Land in Sicht

Gut aufgepasst haben Sie, liebe Leser! Kaum erschien die letzte Ausgabe des Fahrensmann, da haben Sie uns bereits darauf aufmerksam gemacht, dass der größte Binnensee Norddeutschlands statt im Westen im Osten, im schönen Mecklenburg-Vorpommern liegt! Es ist die Müritz, die mit 117 km² Wasserfläche genau genommen der größte rein deutsche Binnensee Deutschlands ist. Sie bildet das Herzstück der Mecklenburgischen Seenplatte. Über Kanäle und Schleusen sind die zahlreichen Seen miteinander verbunden und bilden ein natürliches Wasser-Verbundsystem. Und das lässt sich auch am besten vom Wasser aus erkunden.

Auf dem Wasserweg lässt sich die Müritz von Hamburg aus über die Müritz-Elde-Wasserstraße und von Berlin über den Müritz-Havel-Kanal erreichen. Autofahrer müssen sich schon etwas Zeit nehmen,

wenn sie sich über die kilometerlangen, grünen, mit prachtvollen knorrigen alten Bäumen gesäumten Alleen diesem Ziel nähern.

Überall, selbst in kleinen Buchten sind Hafen- oder zumindest Liegeanlagen vorhanden. Sie zeugen von einer Zeit, in der in Mecklenburg eine rege Binnenschifffahrt betrieben wurde. Heute ist die Binnenschifffahrt hier weitestgehend auf die Sportschifffahrt und die Beförderung von Fahrgästen ausgerichtet. Es wird gepaddelt, gesegelt, gesurft, „gekanutet“, Wasser getreten und Hausboot gefahren. Mehrere Bootsvermietungen bieten die gemütlichen Boote zum Chartern an. Kein anderes Urlaubsgebiet bietet so viele Möglichkeiten, seine Zeit auf dem Wasser zu verbringen. Auch die zahlreichen Ausflugsdampfer haben sich darauf eingestellt und bieten eine breites Spektrum an interessanten Fahrten an.



Röbel – Blick vom Kirchturm.

Am nördlichen Ufer der Müritz liegt die von zwei weiteren Seen umgebene Kreisstadt und Luftkurort Waren. Einer der prominentesten Besucher dieser Stadt war im Sommer 1896 Theodor Fontane. Begeistert erzählt er in seinen Briefen von dieser wunderschönen Landschaft, der guten Luft und der reichhaltigen Mecklenburger Küche. Natürlich hat sich seitdem vieles verändert. Doch die zunehmenden Besucherzahlen zeigen, wie beliebt Waren und Umgebung ist. Überhaupt lässt sich Waren gut als Ausgangspunkt für ausgezeichnete Kultur-, Wander- und Wasserfahrten nutzen. Ein quirliger Treffpunkt ist der Stadthafen.

Sehenswertes in der Stadt Waren zu entdecken, ist nicht schwer. Die Stadt Waren lädt auf ihrer Internetseite www.stadt-warenmuertitz.de/kulturpfad/text.html zu einem ausführlichen, virtuellen Stadtrundgang ein. Begleitet durch Fotos und Bilder werden Historie und Persönlichkeiten der Stadt bestens beschrieben. Kern jeder Führung ist die historische Altstadt mit der St. Georgkirche, das Müritz-Museum und das Stadtgeschichtliche Museum, das Müritzwasserhaus mit Gartengalerie, die schön renovierte Löwenapo-



Fahrräder und Fahrgastschiffe – die Fortbewegungsmittel an und auf der Müritz.

the und das Rathaus am Neuen Markt. Die Kirchturmsilhouette der Marienkirche stellt das Wahrzeichen der Stadt dar. Von hier oben hat man einen wundervollen Blick über

die gesamte Seenlandschaft der Müritz.

Wer es nicht auf dem Wasser versucht, für den ist ebenfalls sportliche Aktivität angesagt. Denn eine komplette Rundtour um die Müritz kann man nur mit dem Fahrrad machen, da ein Teil des Ostufers aus Naturschutzgründen für den Autoverkehr gesperrt ist. Wer sich nicht der Strapaze dieser 85 km langen Strecke unterziehen möchte, für den bietet sich das Müritz-Nationalpark-Ticket an. Dieser Fahrschein ermöglicht die Benutzung – mit oder ohne Fahrrad – der im Stundentakt fahrenden Busse auf zwei festen Linien entlang des Nationalparks. Ein Besuch lohnt sich hier zu jeder Jahreszeit! Berühmt ist der Müritzer Nationalpark vor allem wegen seiner Bestände an Seeadlern, Fischadlern und Kranichen. Sehr zu empfehlen sind die naturkundlichen Führungen. Ein guter Ansprech-

partner für Informationen jeglicher Art ist das Nationalparkzentrum in Federow.

Entlang dem Ufer geht es durch den Specker Horst, vorbei an weiten Wiesen, klaren Seen und verwunschenen Mooren, auf der gegenüberliegenden Seeseite zurück nach Waren. Unverzichtbare Durchgangsstation ist auf dieser Uferseite das Städtchen Röbel. Hier lässt sich von den Parkbänken an der Müritzpromenade das Ankommen und Ablegen der Röbeler Fahrgastschiffe bestens beobachten.

Einen letzten Hinweis sollen alle Wassersportler beherzigen: Der Name „Kleines Meer“ für die Müritz kommt nicht von ungefähr. Stellenweise ist kein Land in Sicht, so dass man schnell die Orientierung verliert. Und an rauhen Tagen kann der Wellengang vor allem für kleinere Boote sehr gefährlich werden.



Der Stadthafen von Waren.

Felice Palmaccio ließ seinen Blick entzückt über sein neuestes Modell wandern: Spannweite 1,25 m, einfahrbares Fahrwerk, Doppelschraubenantrieb mittels zweier Benzinmotoren. Wichtige Erfahrungen der Technik waren in diesem Modellflugzeug vereinigt. Am liebsten hätte Palmaccio es sofort ausprobiert.

Als Ruggero Marano eintrat, tat Palmaccio, als merke er nichts davon. Marano, sein Partner, war ein Mensch mit sonderbaren Ansichten. Eine davon war, dass der Mensch seine Arbeitszeit nicht mit Spielereien vergeuden sollte.

Marano räuspert sich. Jetzt erst drehte Palmaccio sich um.

„Oh, Signor Marano!“ Marano blickte missbilligend. „Ich hoffte, Signor Palmaccio“, sagte Marano steif, „Sie würden sich heute um den Fall Usai kümmern.“

Marano bereute seine Partnerschaft mit Palmaccio schon seit geraumer Zeit. Dass er sie nicht einfach aufkündigte, hatte einen einzigen, allerdings sehr triftigen Grund:

Felice Palmaccio fuhr Auto wie ein Wahnsinniger. Marano wartete geduldig auf den Tag, an dem sein Partner sich den Hals brechen würde. Dann würde Palmaccios Anteil an ihn fallen.

Palmaccio winkte ab. „Der Fall Usai hat Zeit bis morgen.“

„Ich glaube, Signor Palmaccio, in diesem Punkt gehen unsere Ansichten weit auseinander. Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass Sie mich die ganze Arbeit tun lassen, während Sie Ihre Zeit mit diesen kindischen Dingen vergeuden. Ich begreife einfach nicht, wie ein erwachsener Mensch Gefallen daran finden kann.“

Palmaccio lächelte strahlend. „Sie sind im Irrtum, mein lieber Signor Marano. Ein Modellflugzeug ist alles andere als ein kindisches Ding. Es ist ein höchst nützlicher Gegenstand. Eines Tages werden Sie sich selbst davon überzeugen.“

„Ich? Nie!“ Marano war schockiert.

Palmaccio schüttelte den Kopf. „Sie geben mir ja keine Gelegenheit, Sie zu überzeugen, mein lieber Marano. Lassen Sie uns doch ein Abkommen treffen: Ich führe Ihnen mein neues Modell vor, und wenn Sie dann immer noch sagen, das wäre ein kindisches Ding und ich verträdele lediglich meine Zeit, dann will ich gerne in mich gehen und Buße tun, indem ich dreimal so viel arbeite wie Sie.“

Marano war irritiert. „Und das soll ich Ihnen glauben?“

„Sie haben mein Wort.“

„Also gut.“ Marano spürte, dass er im Begriff war in eine Falle zu laufen, aber noch war

Fahrensmann-Krimi



Spielereien

VON LUCA FAVARATO

es ihm nicht klar, worin diese Falle bestand. „Überzeugen Sie mich! Wenn Ihnen das gelingt, will ich nicht mehr Marano heißen!“

Mit einer liebevollen Gebärde nahm Palmaccio das Modellflugzeug vom Schreibtisch. Mit der anderen Hand ergriff er die Fernsteuerung.

„Wohin?“ fragte Marano. „Auf die Wiese“, sagte Palmaccio.

Palmaccio ging hinaus. Marano folgte ihm mit gemischten Gefühlen. Es ärgerte ihn, dass er auf diesen albernen Vorschlag eingegangen war. Palmaccio machte sich über ihn lustig. Marano kniff wütend die schmalen Lippen aufeinander. Es wurde wirklich höchste Zeit, dass Palmaccio sich den verdammten Hals brach. Rein statistisch hätte er bei seiner Fahrweise schon längst tot

sein müssen. Marano bedauerte, dass seine Blicke keine Dolche waren. Palmaccios Rücken war eine unerträgliche Provokation.

Die Wiese war um diese Zeit menschenleer. Palmaccio traf seine Vorbereitungen.

Maranos verdrossene Miene kümmerte ihn wenig. Er zog eine kleine Flasche aus der Tasche, mittels einer Pipette füllte er Benzin in beide Tanks. Die Motoren sprangen an. Die kleine Maschine schüttelte sich. Plötzlich war sie zu einem lebendigen Organismus geworden. Palmaccio nahm die Fernsteuerung zur Hand. Die Ruderanlage sprach an. „Fast wie ein richtiges Flugzeug“, sagte Palmaccio. „Vielleicht interessieren Sie sich für ein paar technische Daten, Signor Marano. Das Gewicht der Maschine beträgt 1,5 kg und sie erreicht eine Geschwindigkeit von neunzig Stundenkilometern. Für ein Modellflugzeug ist das eine beachtliche Leistung. Und jetzt passen Sie auf!“

Palmaccio drückte auf einen Knopf, und die Maschine rollte an. Sie holperte über den Rasen, wurde schneller, erhob sich in die Luft, sie flog.

Marano seufzte. Es war schade um die Zeit, die er hier draußen verträdelte. Die Arbeit erledigte sich nicht von selbst.

„Die Fernsteuerung hat eine Reichweite von einem Kilometer“, erläuterte Palmaccio. „Man hat das Flugzeug völlig in der Gewalt.“

Das Flugzeug gehorchte tatsächlich Palmaccios Willen. Es flog im Kreis, es überschlug sich, es drehte Loopings – je nachdem, wie seine Kommandos lauteten. Aber Marano war entschlossen, hart zu bleiben.

„Dennoch“, sagte er mit Nachdruck, „ist und bleibt es ein Spielzeug. Und Sie als erwachsener Mann sollten sich eine sinnvollere Beschäftigung suchen.“ Palmaccio lächelte. Marano fühlte sich ausgelacht. Er hasste seinen Partner mehr denn je.

Palmaccio fragte: „Werden Sie sehr überrascht sein, Signor Marano, wenn ich Ihnen verrate, dass mir dieses Spielzeug ein Vermögen einbringen wird?“ Er drückte auf einen Knopf und die Maschine änderte den Kurs. Plötzlich befand sie sich vor der Sonne. Marano kniff die Augen zusammen. Die Sonne blendete ihn. „Wie denn?“ fragte er. „So“, sagte Felice Palmaccio.

Die Maschine kam plötzlich aus der Sonne heraus auf Ruggero Marano niedergestürzt. Sie traf ihn direkt vor der Stirn. Es war ein bedauerlicher Unfall.