

Der Fahrensmann

Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft • 47053 Duisburg • Düsseldorf Straße 193 • Telefon (02 03) 29 52-0 • Telefax (02 03) 29 52 166
www.bsbg.de

Erscheint vierteljährlich • Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Entgasen: Klärung steht noch aus

Die Binnenschifffahrt versteht sich als umweltfreundlicher Verkehrsträger. Von daher muss ihr daran gelegen sein, dass sie frei bleibt von der Diskussion um Umweltprobleme. Bei einem bestimmten Transportgut könnte das zukünftig schwierig werden: Beim Transport von Ottokraftstoffen (Benzin).

Zu seinen Bestandteilen zählen die so genannten „volatile organic compounds“, kurz VOC. Übersetzt steht der Begriff für „flüchtige bzw. dampfförmige organische Komponenten“ und im Speziellen für „flüchtige bzw. dampfförmige Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe“ – zu diesen Stoffen gehört auch das Benzin.

Diese flüchtigen Kohlenwasserstoffe sind Schadstoffe, da sie zum Teil krebserzeugend und giftig sind. Sie tragen auch zur Bildung von Ozon bei, das in hoher Konzentration Gesundheits- und Vegetationsschäden hervorruft. In den Staaten der Europäischen Gemeinschaft rühren etwa 500.000 t pro Jahr VOC-Emissionen aus den Bereichen Lagerung und Verteilung von Ottokraftstoffen. Über die Genfer Luftreinhaltekonvention sind die europäischen Staaten zur Emissionsminderung verpflichtet. Dies geschieht in der EG durch die Richtlinie 94/63/EG, auch VOC-Richtlinie genannt. Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht erfolgte durch die 20. BimSchV, die seit dem 25. August 2001 in Kraft ist.

Grundsätzlich ist dieser Schritt zur Emissionsminderung zu begrüßen. Jedoch ergeben sich für die Binnentankschifffahrt aus der 20. BimSchV neue Probleme für den Transport von Ottokraftstoffen. Ab dem 1. Januar 2006 entfällt die bisherige Regelung, die unter bestimmten Voraussetzungen das Entgasen von Binnentankschiffen zulässt, ohne dass im Einzelfall eine Ausnahme beantragt werden musste. Weiterhin wird in der neuen ADN 2005 eine Reiseregistrierung gefordert. Mit ihr wird eine Kontrollmöglichkeit über das

Entgasen von Benzin geschaffen.

Welche technischen oder organisatorischen Möglichkeiten hat die Binnentankschifffahrt, um ab dem 1. Januar 2006 unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten der VOC-Richtlinie zu entsprechen?

Eine technische Möglichkeit ist das Abführen der Gase von Ottokraftstoffen in landseitige, bordeigene oder mobile Dampfdruckgewinnungsanlagen (VRU). Das Problem dabei ist, dass die vorhandenen landseitigen Kapazitäten nicht ausreichen und mobile und bordeigene VRU's für die Binnentankschifffahrt eine hohe wirtschaftliche Belastung darstellen. Fremdinvestoren für Entsorgungsanlagen sind nicht in Sicht.

Blieben also nur die organisatorischen Möglichkeiten, sprich der ausschließliche Transport von Ottokraftstoff, also reine Ottokraftstoffanker oder Tanker, die ihre Ladung entsprechend der von der verladenden und transportierenden Wirtschaft beschlossenen Kompatibilitätsliste auswählen. Diese Liste nennt Stoffe, die nacheinander geladen werden dürfen, ohne dass ein Entgasungsvorgang dazwischen notwendig ist. Damit diese Möglichkeiten den ökonomischen Ansprüchen der Branche entsprechen, wird es ab dem 1. Januar 2006 großer logistischer Anstrengungen bedürfen.

Problematisch bleibt der Harvariefall oder der ungeplante Werftaufenthalt. Wie in diesen Fällen eine Entgasung der Ladetanks ermöglicht werden soll, ist bis jetzt noch nicht eindeutig geklärt. Es darf auf eine praktikable Lösung seitens des Gesetzgebers gehofft werden.

NRW-Konferenz: Häfen sollen kooperieren

Keine Konkurrenz, sondern Kooperation zwischen den 120 Häfen (23 öffentliche, 97 private) in Nordrhein-Westfalen soll das Ziel für eine gewinnbringende und umweltverträgliche Güterverkehrsabwicklung auf den Wasserwegen sein. Die sind in NRW 720 Kilometer lang. Das formulierte NRW-Verkehrsminister Axel Horstmann bei der Konferenz aller NRW-Häfen im Juli in Düsseldorf. Mit seiner ausgezeichneten Infrastruktur biete das Hafenland NRW den Seehäfen in Belgien, den Niederlanden und an der deutschen Nordseeküste eine ideale Partnerschaft zur Nutzung noch nicht ausgeschöpfter Kapazitäten an.

Die Sitzung 2/2004 der Vertreterversammlung der BSBG findet am 17. November 2004 um 9.00 Uhr in der Hauptverwaltung der BGF, Ottenser Hauptstraße 54, in 22765 Hamburg statt. Die Sitzung ist öffentlich.

Das Wasserstraßen- und Hafenkonzept NRW von Januar 2004, so der Minister, leiste erstmals eine Gesamtschau der vorhandenen Kapazitäten. Der Bund habe aber die geplanten Ausbaumaßnahmen umzusetzen. „Darüber hinaus müssen die Häfen ihre Angebotsstrukturen aufeinander abstimmen.“

Ende des Jahres findet eine internationale Hafenkonferenz statt. Bei der sollen die Ergebnisse der NRW-Konferenz eingebunden und diskutiert werden.

Aus dem Inhalt:

- Transport-Statistik
- Neue Mitarbeiter
- DVR-Jahresaktion
- Tipps für einen sicheren Auftritt
- Telefonische Erreichbarkeit der BSBG



Raketen am Himmel über Ruhrort

Diesmal leuchteten die Raketen und Feuerregen am Himmel über Duisburg-Ruhrort besonders bunt. Das meinten auf jeden Fall die zehntausen-

de Besucher des jüngsten „Niederrhein in Flammen“ am 16. Juli. Bei gutem Wetter feierte der Hafen-Stadtteil wieder sein viertägiges Fest, und alle

zwei Jahre gehört auch ein Feuerwerk dazu. Gesponsert wird das Spektakel nicht zuletzt von der Hafengruppe „Duisport“.

Deutsche Binnenschiffer fahren nur 36 % der Güter

Transportstatistik 2003: Rückgang von insgesamt 5,1 %

Auf dem Rhein war im letzten Sommer kaum Geld zu verdienen. Dies zeigt die Jahresbilanz 2003 des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden über die Transportmengen. Und: Die deutsche Binnenschifffahrt erhielt wiederum nur ein kleines Stück vom „Kuchen“.

Hauptsächlich wegen des lang anhaltenden Niedrigwassers wurden 2003 in der Binnenschifffahrt 5,1 Prozent weniger Güter befördert als 2002. Die Gesamtmenge betrug 219,9 Millionen Tonnen. Nach Angaben der Bundesstatistiker entspricht dies einem Rückgang von fast 12 Mio. t. Innerhalb der letzten zehn Jahre stellen die Werte von 2003 den niedrigsten Stand dar. Seit dem Jahr 2000, als mit über 242 Mio. t eine Rekordmenge von Gütern mit dem Binnenschiff transportiert wur-

de, ging das Transportvolumen stetig zurück: Der Rückgang betrug 2001 – 2,5 % und 2002 – 1,8 %.

Dabei sank der Anteil der deutschen Binnenschifffahrtsflotte. Unterteilt nach Nationalitäten wurden über 112 Mio. t oder 51 % aller Güter auf Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert. Schiffe unter deutscher Flagge beförderten 2003 dagegen nur noch knapp 80 Mio. t Güter, was einem Anteil von gut 36 % entspricht. 2002 lag der Anteil noch bei gut 37 %, und

die Beförderungsmenge betrug über 85 Mio. t.

Insgesamt entwickelte sich 2003 der Durchgangsverkehr besonders negativ. Hier betrug der Rückgang 14,1 %. Da dieser Verkehr größtenteils auf dem Rhein fließt, zeigten hier die über Monate anhaltenden Wasserniedrigstände auch die stärksten Auswirkungen.

Nach Gütern differenziert, gab es 2003 bei Steine und Erden (einschließlich Baustoffen) mit über zehn Prozent den größten Rückgang.



Die „Jenny“ besuchte auch die Bundeshauptstadt.

Der Technik auf der Spur

Ausstellungsschiff „Jenny“ fährt bis 1. Oktober

Nebel ist um uns herum. Atmosphärenstrahlung, unter normalen Umständen nicht sichtbar, kann bestaunt werden. Hydrophongeräusche unter Wasser, Wal- und Delfingesänge und „Volksbot“, der sehende Roboter, duldet keine roten Würfel in seinem Revier. Mit diesen und anderen technischen Möglichkeiten vermittelt bis zum 1. Oktober die MS „Jenny“ als Ausstellungsschiff von Albrecht und Karin Scheubner Appetit auf das Abenteuer Forschung.

Das Schiff der Scheubners erhielt beim Start der Wassertour am 4. Juni in Berlin den Namen MS „Technik“.

Die Scheubners sind Spezialisten in der Präsentation der Schwerpunkthemen Schifffahrt und Wasser. Eine Ausstellung zur Donauschifffahrt (Juni 2000), die „Geoschiff“-Tour (2002, Thema: Meeresforschung, 117.000 Besucher) und der Wassertrip als „MS Chemie“ im letzten Jahr (50.000 Ausstellungsgäste) bewiesen Vielseitigkeit und Attraktivität der Ausstellungen.

Die Gestaltung der Wanderausstellung im Jahr der Technik 2004 zielt mit insgesamt 31 Standorten auf die fünf menschlichen Sinne. Auftraggeber: Die Initiative „Wissenschaft im Dialog“, getragen von Max-Planck- und Fraunhofer-Gesellschaft, Leibniz- und Helmholtz-Gemeinschaft. Das Bundesforschungsministerium und die Landesstiftung Baden-Württemberg unterstützen das Projekt finanziell.

Informationen gibt es unter: wissenschaft-im-dialog.de.

Hallo
Fahrensleute!

Sicherheit ist Chefsache

Schlagzeilen machen zwar oft die Großen – aber zusammen genommen sind auch die Kleinen nicht zu unterschätzen. Gemeint sind nicht Erwachsene und Kinder, sondern Groß- und Kleinbetriebe. Denn obwohl die Alarmlampen in den Medien natürlich immer dann klingeln, wenn es einem Großbetrieb schlecht geht, ist die Bedeutung der Klein- und Mittelunternehmen für den Arbeitsmarkt nicht zu unterschätzen. Dies gilt für den großen Bereich der Handwerker, aber auch für die Binnenschifffahrt.

In Kleinunternehmen kommt dem Inhaber, dem Chef oder dem „Alten“, wie er von seinen Mitarbeitern oft augenzwinkernd genannt wird, eine Schlüsselrolle zu. Oft gemeinsam mit seiner Frau ist er es, der für den wirtschaftlichen Erfolg seines Unternehmens gerade steht, der die Kundenbeziehungen pflegt und der dafür sorgt, „dass der Laden läuft“. Klar, dass er dazu die fachliche Seite seines Berufes beherrschen muss, aber nicht nur. Er braucht auch Kenntnisse über wirtschaftliche Zusammenhänge und nicht zuletzt unternehmerisches Gespür. Im Betrieb geht er seinen Mitarbeitern

mit gutem Beispiel voran. Nachlässigkeiten und Schludrigkeiten, wie etwa Unpünktlichkeit oder schlampige Arbeitsausführungen werden und dürfen von ihm nicht geduldet werden, sonst ist der Erfolg des Unternehmens in Gefahr.



Warum müssen wir immer wieder beobachten, dass dies im Arbeitsschutz nicht ganz so aussieht? Da wird schon mal darüber weggesehen, wenn ein Mitarbeiter auf eine bestimmte Schutzausrüstung verzichtet oder „mal eben so“ den bequemen, aber unsicheren Weg nimmt. Liegt es daran, dass in der Firma oft jahrelang kein nennenswerter Unfall geschehen ist und man sich deshalb quasi sicher ist? Fehlt vielleicht das Gefahrenbewusstsein und damit die Motivation, die-

sem Thema die notwendige Bedeutung zu widmen?

Das wäre zwar nachvollziehbar, aber schade. Denn auch Erfolge im Arbeitsschutz sind nicht selbstverständlich, sondern brauchen System. Dies ist im Arbeitsschutz nicht immer so offensichtlich. Wer keine Ladung oder nur unzureichende Frachten hat, weiß, dass es so nicht weitergehen kann.

Aber der Unternehmer, der Chef, hat auch im Arbeitsschutz eine Schlüsselrolle. Die Kernbereiche für einen gut funktionierenden Arbeitsschutz sind schnell genannt: Vorbild sein, miteinander reden, klare Absprachen treffen, bei Planung auch an Sicherheit denken, Vorschläge und Einwände der Mitarbeiter ernst nehmen, aber auch konsequent bleiben, wenn Sicherheitsfragen verletzt werden. Das bleiben Sie doch auch, wenn ein Mitarbeiter sich in anderen Bereichen nicht an die Absprachen und Vorgaben hält.

In diesem Sinne einen sicheren Alltag wünscht Euch Eure

Brigitte

Verhütung bald auch per Video/DVD Neue Anstrengungen gegen Ertrinkungsfälle

Bei der BSBG steht demnächst auch ein Video als Präventionsmittel zur Verfügung. Über den erfreulichen Rückgang der Anzahl der Arbeitsunfälle insgesamt und der Ertrinkungsunfälle im Speziellen ist in den zurückliegenden Ausgaben des Fahrensmanns ausgiebig berichtet worden. Wir hatten auch dargestellt, dass die BSBG sich aber mit dem bisher Erreichten nicht zufrieden geben wird: Die Anstrengungen, die Zahl der Ertrinkungsfälle noch weiter zu senken, werden verstärkt fortgeführt.

Dazu werden – zusammen mit Arbeitgebern und Versi-

cherten – umfangreiche Aktivitäten entwickelt. Eine davon ist die Erstellung eines Videos zum Thema „Verhütung von Ertrinkungsfällen“. Die BSBG hat eine kompetente Produktionsfirma beauftragt, das Thema filmisch verständlich darzustellen. Neben den Punkten Arbeiten mit Absturzgefahr, Stolpern und Stürzen, Schutz durch Geländer und Rettungswege wird auch das Thema „alkoholbedingte Ertrinkungsunfälle“ einschließlich strafrechtlicher Verantwortung behandelt: Schließlich ertrinken mehr Binnenschiffer nach Alkoholmissbrauch als nüt-

Vor SMM in Hamburg: Rekordzahlen im Schiffsbau

Die Internationale Schiffsbaufachmesse SMM ist für viele der wichtigste Treffpunkt der internationalen Schiffbau- und Meerestechnikbranche. Dabei denkt man zunächst an die Seeschifffahrt. Aber auch für die Binnenschifffahrt gewinnt sie zunehmend an Bedeutung. Mehr als 1.400 Aussteller aus über 50 Ländern aus dem Bereich der Werften, der Motorenhersteller und aus dem Zuliefererbereich machen die SMM auch zu einer wichtigen Fachmesse für die Binnenschifffahrt. Ihre Tore öffnet die SMM vom 28. September bis zum 2. Oktober auf dem Messegelände in Hamburg. Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement wird die Eröffnungsrede halten. Der feierliche Beginn der 21. Shipbuilding, Machinery & Marine Technology, International Trade Fair Hamburg findet am Vorabend des ersten Messtages, am 27. September, im Kaisersaal des Rathauses Hamburg statt.

Die Vorzeichen für die SMM stehen gut; im vergangenen Jahr haben die Werften bei den Neubauten einen neuen Rekord erreicht. Dabei unterstrich Asien seine Vormachtstellung. Neben Korea und Japan gewinnt dabei auch China zunehmend an Bedeutung, nicht nur für den Seeschiffbau, sondern auch für den Binnenschiffbau. China wird deshalb auf der Messe mit einem Nationenpavillon und einer Präsentationsfläche von 600 Quadratmetern vertreten sein. Auch Frankreich, Österreich, Finnland, Polen und Südkorea werden mit Nationenpavillons vertreten sein.

Die Messe ist täglich geöffnet von 9.30 – 18.00 Uhr, samstags bis 15.00 Uhr.



Kapitän Reinhold Vujcic hat die RheinEnergie von Kiellegung bis zur Taufe begleitet und hat „alles im Griff.“

Katamaran RheinEnergie lädt zu Events ein

Bis zu 1000 Gäste bei Partys und Konzerten

Sieben Monate Bauzeit sind vergangen, die Kiellegung war am 21. November 2003, und die Taufe konnte am 17. Juni 2004 vollzogen werden. Der Katamaran MS RheinEnergie wurde jetzt als neues Flaggschiff der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG (KD) in Dienst gestellt. Der Kölner Bischof Joachim Kardinal Meisner segnete das Fahrzeug bei der Taufe.

Die beiden Pontons sind auf der holländischen Werft De Hoop in Lobith zu einem etwa 90 Meter langen und 19 Meter breiten Veranstaltungsschiff zusammengebaut worden. Die Antriebsanlage mit dem von

zwei 860 kW Deutz-Motoren angetriebenen Schottel Twin-Propeller garantiert Fahrkomfort und gute Manövrierbarkeit. Das futuristisch anmutende Schiff verfügt über drei Decks und ein großzügiges Freideck.

Eine zentral gelegene, rund 35 Quadratmeter große Bühne (sechs Meter Deckenhöhe) bietet ausreichend Platz für zahlreiche Veranstaltungen. Von Hauptdeck und Galerie aus können rund tausend Passagiere die Bühne einsehen.

Auf dem Freideck ist ein Spielplatz mit eigens installiertem kleinem Kinderkarussell für den Nachwuchs eingerichtet.

tet. Vier Bartheiken auf Haupt-, Ober- und Sonnendeck sorgen für das Getränkeangebot. Sieben Nautiker und 33 Mitarbeiter betreuen die Fahrgäste in der Bordgastronomie.

Der 54-jährige Reinhold Vujcic ist Kapitän des MS RheinEnergie und arbeitet schon seit 39 Jahren bei der Köln-Düsseldorfer.

Die RheinEnergie ist für Konzerte, Karnevalsveranstaltungen, Hauptversammlungen, Betriebsfeiern oder Produktpräsentationen sehr gut geeignet. Sind keine Sonderfahrten gebucht, wird das Fahrzeug im Linienverkehr der KD zwischen Köln und Mainz eingesetzt.

Prüfdienst nicht durch die BG

Sicherheitstechnische Prüfungen im angeblichen Auftrag der Berufsgenossenschaften, wie eine Firma sie einem Unternehmen aufdränge, werden auf keinen Fall von den Berufsgenossenschaften verantwortet. Der angebliche Prüfdienst hatte in 60 Minuten zwölf Maschinen „überprüft“ und dafür 682,08 Euro verlangt. Solche Prüfungen, so die BGen, seien ausschließlich Angelegenheit der jeweiligen Unternehmen.

Verordnung für Ausbildungen

Der Bundesanzeiger veröffentlicht ab sofort die Neugestaltung von Verordnungen für folgende Berufsausbildungen: Kaufmann/Kauffrau für Logistikdienstleistungen, Schiffsfahrtskaufmann/Schiffsfahrtskauffrau und Fachlagerist/Fachlageristin und Fachkraft für Lagerlogistik.

VBD ändert Namen in DST

Die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau in Duisburg (VBD) änderte nach Beschluss der Mitgliederversammlung am 17. Juni ihren Namen in Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme um.



Neues Starnschiff auf dem Starnberger See.

600 Gäste im Katamaran „Starnberg“ ist ein Glanzstück

Unsinkbar mit einem Tiefgang von nur 1,80 Metern, behindertenfreundlich und mit Aussichtsturm für Kinder: Die „Starnberg“, neues Katamaran-Fahrgastschiff der Bayerischen Seenschifffahrt, wurde im Mai von Sybille Falthäuser, Gattin des bayerischen Finanzministers, an der Strandpromenade am Starnberger See getauft.

Walter Stürzl, Geschäftsführer der Bayerischen Seenschifffahrt, hatte das 56 Meter lange und 15 Meter breite Schiff bei der Lux-Werft in Niederkassel-Mondorf in Auftrag gegeben. Das Schiff nimmt bis zu 600

Fahrgäste auf, verfügt über Galerie, SB-Theke, elegante Bar, Sonnendeck und Kinderutsche.

Ein vermuteter Defekt in der Elektronik (Ausfall der Drehzahlverstellung eines Motors) führte kurz nach der Schiffstau- fe bei einem missglückten Wendemanöver zu einem Unfall. Die „Starnberg“ schrammte an der Ufermauer eines Hotels vorbei. 22 Passagiere erlitten leichte Verletzungen. Die Reparatur dauerte 14 Tage. Danach gab es keine Zwischenfälle mehr.

Saisonabschluss ist die Kirchweihfahrt am 17. Oktober.



Auch im Magdeburger Hafen wurden Aufnahmen für den Präventionsfilm gemacht.

● **Freundlich
begrüßen**

● **Ausrüstung
bereit legen**

● **Umfassend
erstunterweisen**

Der Neue und die Mannschaft

„Heute ist mein erster Arbeitstag in meinem neuen Betrieb!“ Neu in einen Betrieb zu kommen bedeutet für jeden, ob Berufsanfänger oder alter Hase, eine große Anspannung und Herausforderung. Die Kollegen sind häufig schon lange da, kennen sich am Arbeitsplatz und an Bord bestens aus und bilden oft eine über lange Zeit gewachsene Gemeinschaft. Der Neuling wird erst einmal von allen neugierig und kritisch unter die Lupe genommen.

An Bord kommt hinzu, dass man ja nicht nur zusammen arbeitet, sondern auch über die reine Arbeit hinaus Zeit miteinander verbringt.

„Ich war schon etwas aufgeregt. So ganz genau weiß man ja nicht, was einen am neuen Arbeitsplatz erwartet!“, erzählt Nils, der vor kurzem in einem neuen Betrieb angefangen hat. „Aber die Kollegen waren gleich sehr nett und haben mir alles gezeigt, da war die Unsicherheit schnell verflogen.“ Schön, dass es bei Nils so gut mit dem Einstieg geklappt hat.

Aber was ist eigentlich wichtig, wenn neue Mitarbeiter dazu kommen? Was müssen Sie an Informationen geben? Wie können Sie es dem Neuen von Anfang an leichter machen?

Der „Fahrensmann“ ist diesen Fragen nachgegangen, um Ihnen Tipps an die Hand zu geben, wie Sie Neueinsteigern die ersten Arbeitstage erleichtern.

Bevor ein neuer Kollege zu einem Team dazu kommt, sollten Sie alle Kollegen über den Termin informieren. Dann können alle etwas Zeit einplanen, um den Neuen zu begrüßen. Es ist günstig, wenn ein erfahrener Mitarbeiter als Betreuer für die ersten Tage festgelegt wird, jemand, der als Ansprechpartner auftritt, alles zeigt und offene Fragen beantwortet. Was an Arbeitsmaterial gebraucht wird, sollte bereits fertig zusammengestellt sein.

Dazu gehört in jedem Fall die persönliche Schutzausrüstung: Die persönlich zuge-

ordnete Rettungsweste, Schutzschuhe, Wetterkleidung. So bekommt der neue Mitarbeiter sofort das Gefühl willkommen zu sein.

Am ersten Tag ist entscheidend, dass sich der Neue von Beginn an herzlich aufgenommen fühlt. Wer von Anfang an als Teil der Mannschaft empfangen wird, hat ein besseres Gefühl am neuen Arbeitsplatz und legt gleich viel motivierter los. Eine freundliche Begrüßung ist deshalb selbstverständlich.

Dann folgt ein Rundgang, bei welchem die Kollegen vorgestellt werden. So erhalten die Neulinge gleich eine erste Orientierung, mit wem sie künftig zusammen arbeiten werden.

Auf jedem Schiff anders

Dann können Sie, vielleicht bei einem Pott Kaffee, Informationen über organisatorische Regelungen an Bord oder im Betrieb wie Schicht- und Pausenzeiten oder Zuständigkeiten geben. In einer lockeren Atmosphäre sind die neuen Mitarbeiter eher bereit Fragen zu stellen, und der Arbeitsablauf klappt später viel reibungsloser.

Im Anschluss soll die so genannte Erstunterweisung erfolgen. Ziel dabei ist es, den Neuling über mögliche Gefahren an seinem Arbeitsplatz aufzuklären. Je nach Vorkenntnis wird sie natürlich unterschiedlich ausfallen. Einem „alten Hasen“ braucht man nicht so viel zu erklären, als einem Neueinsteiger oder sogar Auszubildenden. Aber auch routinierte Neueinsteiger müssen mit den speziellen Verhältnissen an Bord vertraut gemacht werden. So können sie Verständnis für Sicherheitsregeln an Bord entwickeln, diese von Beginn an ernst nehmen. Dadurch wird die Eigenverantwortung sowie die Verantwortung für die Kollegen gestärkt.



Neueinsteiger müssen mit den speziellen Verhältnissen und Gerätschaften an Bord vertraut gemacht werden.

Dabei gibt es allgemeine Themen, welche für alle neuen Mitarbeiter wichtig sind wie beispielsweise:

- Rettungswesen und Erste Hilfe,
- Meldesystem bei Unfällen,
- Brandschutz,
- Verkehrswege,
- allgemeine sicherheitsgerechte Verhaltensweisen,

Mit einer Begehung

- Warnsignale und Sicherheitskennzeichnungen,
- aktuelle Schwerpunkte im betrieblichen Unfallgeschehen.

Darüber hinaus sind arbeitsplatzbezogene Unterweisungen durchzuführen:

- Infos über Maschinen, Anlagen und Schutzeinrichtungen,
- Infos über Arbeitsverfahren und organisatorische Abläufe,
- Infos über Umgebungseinflüsse,
- spezielle Gefahren am zukünftigen Arbeitsplatz,
- Benutzung von Schutzvorrichtungen, Werkzeugen, Hilfsmitteln,
- Arbeitskleidung und persönliche Schutzausrüstung,
- Lage von Haupt- und Not-schaltern,
- Verhalten bei Störungen.

Bei der Unterweisung ist es sinnvoll, die entsprechenden Arbeitsbereiche zu begehen, die Einrichtungen und Aufbewahrungsorte zu zeigen und im lockeren Dialog die wichtigsten Informationen rüber zu brin-

gen. Eventuelle Fragen können gleich vor Ort geklärt werden.

Es ist im Interesse aller, wenn Neulinge sich wohl fühlen, Bescheid wissen und sicher arbeiten. Deshalb sollten sich alle genug Zeit für den Neuen an

Bord nehmen. Zeit die bei der Begrüßung und Erstunterweisung investiert wird, macht sich an anderer Stelle, bei der Vermeidung von Störungen im Betriebsablauf und Unfällen, wieder bezahlt.



Am ersten Tag gehört eine freundliche Begrüßung des neuen Kollegen dazu.



Auch das Nachenfahren wird im Einführungsseminar geübt – natürlich mit Rettungsweste.

Mit Gespür bei den Azubis BSBG bietet Berufsanfänger-Seminar an

Für Auszubildende in der Binnenschifffahrt, die mit den Verhältnissen und Besonderheiten an Bord und in der Schifffahrt noch gar nicht vertraut sind, ist es besonders schwer. Sie müssen mit der Abwesenheit von zu Hause klarkommen, sind von Familie und Freunden getrennt, müssen sich erst an den Tagesablauf an Bord gewöhnen, der sich doch erheblich vom Tagesablauf in der Schule unterscheidet. Hier gilt es erst recht Geduld zu üben und das Eingewöhnen leicht zu machen. Die Binnenschifffahrts-BG bietet ihren Mitgliedsbetrieben für ihre Auszubildenden dafür ihre Unterstützung an. Mit dem jährlich stattfindenden Seminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt erhalten die Auszubildenden einen ersten Einblick in das Leben und Arbeiten an Bord. Er-

leichtert wird das Einüben erster wichtiger Handgriffe und Sicherheitsregeln, und die Schiffsjungen und -mädchen lernen die wichtigsten Institutionen in der Schifffahrt kennen. In dieser Zeit werden sie von erfahrenen Dozenten betreut und sind mit Gleichaltrigen zusammen. Da fällt die Eingewöhnung gleich leichter.

Bei jugendlichen Auszubildenden sind – zusätzlich zu den allgemeinen Tipps und Regeln für den Umgang mit neuen Mitarbeitern – noch Bestimmungen des Jugendarbeitsschutzgesetzes zu beachten.

So dürfen Jugendliche beispielsweise nicht mit Arbeiten beschäftigt werden,

- die ihre Leistungsfähigkeit übersteigen,
- die mit Unfallgefahren ver-

bunden sind, welche die Jugendlichen mangels Erfahrung oder Erkenntnis nicht abwenden können,

- bei denen ihre Gesundheit durch außergewöhnlich starke Hitze, Kälte oder Nässe gefährdet wird,
- bei denen sie starkem Lärm ausgesetzt sind.

Zusätzlich sind weitere Bestimmungen zu beachten:

- Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren dürfen bis zu acht Stunden am Tag arbeiten (Berufsschule, Pausen, Prüfungen inklusive),
- der Arbeitstag muss zwischen 6 und 20 Uhr liegen,
- von Ausnahmen abgesehen dürfen jugendliche Azubis samstags und sonntags nicht arbeiten,
- besondere Pausen- und Urlaubsregeln sind zu beachten.

Auch Kleinigkeiten sorgen für mehr Sicherheit

Praxistipp: Ist Ihr Maschinenraum sicher?

Der Maschinenraum auf einem Schiff ist einer der wichtigsten Räume an Bord. Denn im Maschinenraum schlägt das „Herz“ eines Schiffes. Und dies soll auch so bleiben, deshalb wird auf den Hauptmotor das besondere Augenmerk gelegt. Früher geschah dies in regelmäßigen Abständen direkt vor Ort, heute erfolgt die Überwachung zumeist digital über die Instrumentenüberwachung im Steuerhaus oder sogar über Bildschirme. Doch trotz der Hightech-Überwachung lässt

ein umsichtiger Schiffsführer die vor Vor-Ort-Besichtigung nicht ganz ausfallen. Neben dem Blick auf die Maschine sollten dann auch andere sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt werden.

Sind z.B. alle Schutzkappen und Berührungsschutz angebracht? Oder ist vielleicht nach der letzten Reparatur ein Schutzblech nicht wieder angebracht worden? Unbeabsichtigte Berührungen können böse Folgen haben. Befinden sich Ölflecken auf der evtl. nicht befestigten

Flurplatte? Dann möglichst sofort den Fleck entfernen und die Flurplatte wieder befestigen, damit es nicht zu einem Stolper- oder Rutschunfall kommt. Ist die Beleuchtung ausreichend oder fehlt neben der defekten Birne auch noch die Abschirmung? Auch hier gilt es rasch Ab-

hilfe zu schaffen, denn ausreichende Beleuchtung ist eine wichtige Voraussetzung für sicheres Arbeiten.

Schmutzige ölgetränkte Putzlappen gehören in eine Kiste, die mit einem Deckel verschlossen werden muss, denn es ist ja allgemein bekannt, dass sich ölhaltige Putzlappen selbst entzünden können.

Schwere Verletzungen werden auch immer wieder beim Umgang mit Batterien gemeldet. Sind die Batterien, die sich in starkem Ladezustand befinden, so abgedeckt, dass keine Funken in Richtung der Gase gelangen können?

Und – wie oft sind Sie in dieser Zeit gestolpert oder haben sich den Kopf angestoßen? Mit ein paar gelb/schwarzen Streifen kann man Stolper- oder Anstoßstellen „sichtbarer“ machen.

Und nun noch ein Denkanstoß. Sie haben für Ihren Kontrollgang ca. 10 Minuten gebraucht. Bei einem Lärmpegel von ca. 105 dB(A) hätten Sie, wenn Sie nun keinen Gehörschutz aufgehört hätten, bereits die Lärmdosis von zwei Tagen abbekommen. Und das Gehör vergisst dies nicht. Also bei Kontrollgängen auf keinen Fall den Gehörschutz vergessen!



Übersichtlich und sauber! So sollte er sein.

Seminarangebot BSBG/BGF 2004/2005

Die Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen rückt immer näher. Ähnlich wie bei der BSBG finden auch bei der BGF die Seminare vorrangig im Winterhalbjahr statt. Dies ist bei der BGF im Schulungsplan auch so vorgesehen. Dem passt die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft ab dem 2. Halbjahr 2004 ihren Schulungsplan an. Ab dieser Fahrensmann-Ausgabe sind die Seminare nicht mehr wie gewohnt von Anfang bis Ende des Jahres

aufgelistet, sondern von Juli des aktuellen bis Juni des darauffolgenden Jahres. Auf „schiffige“ Seminare müssen unsere Mitglieder und Versicherten allerdings nicht verzichten, denn unser Seminarangebot bleibt auch nach der Fusion für die Binnenschiffahrt erhalten. Anmeldungen können auch weiterhin wie gewohnt an die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Düsseldorf, Düsselstraße 193 47053 Duisburg

Tel. (02 03) 29 52-112 Fax (02 03) 29 52-135 E-Mail: schulung@bsbg.de gerichtet werden. Auch die BGF veranstaltet interessante Seminare zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, an denen alle Mitglieder und Versicherte der BSBG, selbstverständlich kostenlos, teilnehmen können. Das komplette Seminarangebot ist auf der Homepage der BGF www.bgf.de, dort unter Seminare und Lehrgänge zu finden.

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für bestimmte Zielgruppen		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
1.1 Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
1.1.2 Fortbildungsseminar	30. 05. 05 – 01. 06. 05	Sellinghausen
1.2 Sicherheitsbeauftragte		
1.2.1 Grundseminar A für Sicherheitsbeauftragte	14. 02. 05 – 17. 02. 05	Sellinghausen
1.2.2 Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	07. 03. 05 – 10. 03. 05	Sellinghausen
1.2.3 Fortbildungsseminar	04. 10. 04 – 06. 10. 04	Sellinghausen
1.3 Betriebsratsmitglieder		
1.3.1 Fortbildungsseminar	13. 06. 04 – 15. 06. 04	Sellinghausen
1.4 Berufsanfänger/Auszubildende		
1.4.1 Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	13. 09. 04 – 24. 09. 04	Duisburg
1.4.2 Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	24. 01. 05 – 04. 02. 05	Duisburg
1.5 Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
1.5.1 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	22. 02. 05 – 24. 02. 05	Hamburg
1.5.2 Fortbildungsseminar Rutsch- und Trittsicherheit/ Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen	01. 03. 05 – 03. 03. 05	Würzburg

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
2.1 Workshop Rettungsweste	22. 11. 04 – 24. 11. 04	Sellinghausen
2.2 Workshop Rettungsweste	11. 04. 05 – 13. 04. 05	Sellinghausen
2.3 Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	08. 12. 04 – 10. 12. 04	Duisburg
2.4 Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	06. 06. 05 – 08. 06. 05	Duisburg
2.5 Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	14. 10. 04 – 15. 10. 04	Duisburg
2.6 Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	05. 04. 05 – 06. 04. 05	Duisburg
2.7 Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	30. 11. 04	Duisburg
2.8 Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	03. 05. 05	Duisburg
2.9 Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten	07. 12. 04	Duisburg
2.10 Unterweisung von Mitarbeitern	08. 11. 04 – 10. 11. 04	Sellinghausen
2.11 Unterweisung von Mitarbeitern	25. 04. 05 – 27. 04. 05	Sellinghausen
2.12 Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Rückenschule	18. 10. 04 – 20. 10. 04	Sellinghausen
2.13 Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	27. 09. 04 – 29. 09. 04	Sellinghausen

Mitmachen und gewinnen

Saiteninstrument	Puste	Initiator, Schöpfer	Gymnast	schmal, begrenzt	indischer Gaukler		Hochschul-lehrer	Flüssig-keiten zum Trinken		Berg bei In-nbruck		deutscher Dramatiker	Kohle-produkt
→	↓	9	↓	↓	Empfänger	→	↓					↓	↓
Diätförm	→									Lebens-bund	→	8	3
Streben nach An-erkennung	→		1					Turnübung	→				
Honigwein	→			anregendes Mittel	Bücherbord	→				Frauen-name			
Zusatz für das Bade-wasser	Verwundung durch ein Tier	→		↓		Schneide-werkzeug		Vertrauens-missbrauch		für/pro	→		japanisches Brettspiel
Begriff der Popmusik	→	11			Aufschub, Prolon-gation	→		↓				6	↓
Heilpflanze	→				4		Ringergriff			Nahgeräte		Vorname Heming-ways	
Gauner, Straftäter		hohes Bauwerk			Staaten-bündnis	→		↓				↓	Feld-ertrag
→		↓								schweizer Fluss zum Rhein	→		↓
durch Ge-lenke unter-teilte Welle			geruchshem-mendes Mittel (Kurzwort)		Leid, Kummer	→		10				dickes Seil	
→			↓			Gebirge in Mittel-europa	→		2			↓	
→					Windstoß	→				Bürde, Drückendes	→		
Laub-bäume		Himmels-richtung	→	7				Peitsche	→				5

1

2

3

C

4

5

6

7

C

8

9

10

11

Die Buchstaben von 1 – 11 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

Einsendungen unter ge-nauer Absenderangabe ein-schließlich der Angabe, auf welchem Schiff und in welchem Unternehmen der Absender tätig ist, an die Redaktion Der Fahrensmann, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg.

Einsendeschluss:
15. November 2004

Auflösung
aus Fahrensmann 2/2004:
REHABILITATION

Gewinner aus 2/2004

- 1. Preis** € 50,–
Reinfried Meier
GMS Georg
76661 Rheinsheim
- 2. Preis** € 25,–
Gerlinde Alischer
TMS Maintrans 2
97318 Kitzingen
- 3. Preis** € 25,–
Marion Rohling
GMS Wilhelm Busch
49733 Haren
- 4. Preis** € 25,–
Hartmut Werner
GMS Gerda
21335 Lüneburg
- 5. Preis** € 25,–
Gerhard Stefan
GMS Charlien
30559 Hannover

Neuer Name und neue Adresse

Seit dem 1. September 2004 firmiert der ehemalige AMD Duisburg-Niederrhein GmbH unter neuem Namen und neuem Logo. Die hundertprozentige Tochter der BSBG und zukünftig der BGF nennt sich nun ASD Rhein-Ruhr, Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst GmbH, Düsseldorf, Düsselstraße 193, 47053 Duisburg (Zentrum), Tel. (02 03) 29 52-21, Fax (02 03) 29 52-52. Untersuchungen werden angenommen unter: Tel. (02 03) 29 52-145, E-Mail: info@asd-rhein-ruhr.de, Internet: www.asd-rhein-ruhr.de.



Aber nicht nur der Name, auch der Hauptsitz hat sich seit dem 1. September 2004 verändert. Am Standort Duisburg ist der ASD Rhein-Ruhr von Ruhrort in das 10 Minuten entfernte Duisburger Zentrum gezogen. Hier wird nun in alt bekannten Räumlichkeiten – allerdings mit völlig neuem Erscheinungsbild – auf der Düsselstraße 193 im Hause der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft untersucht.



Durch diese Gasse soll er kommen.

Stau-Tipp: Gasse freihalten

DVR weist auf Risiken bei einem Stau hin

Im Stau stehen kostet Nerven. Das kann durch Informationen vor Fahrtbeginn vermieden werden. Verkehrsmeldungen geben Tipps über ausgeschilderte Umleitungstrecken. Die Wahl anderer Strecken löst den Stau nämlich auf.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. und die gewerblichen Berufsgenossenschaften empfehlen: Im Stau vorausschauend defensiv fahren. Vorpreschen und abruptes Bremsen zerstören den Verkehrsfluss. Große Lücken sind wegen der Abbremsung des folgenden Verkehrs zu vermeiden.

Beim eigenen dichten Auf-fahren ist im Stop-and-go-Ver-

kehr die Gefahr von Auffahr-unfällen groß. Häufiges Wech-seln der Fahrspur verursacht und vergrößert Staus. Das Drängen in Lücken zwingt den nachfolgenden Verkehr zum Bremsen – so wird aus dem fließenden Verkehr der ge-fürchtete Stau.

Für Einsatzfahrzeuge – Poli-zei, Notarzt, Feuerwehr – muss eine Rettungsgasse freigehal-ten werden: bei zweispurigen Autobahnen in der Mitte, bei drei Spuren zwischen der linken und der mittleren Fahrspur, bei vier Spuren wieder in der Mitte. Die Standspur muss ebenfalls für Rettungsfahrzeuge freige-halten werden.

Wir begrüßen Sie herzlich bei der BGF

Die Situation nach der Fusion am 1. Januar 2005

„Willkommen als neues Mitglied der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Als Träger der Gesetzlichen Unfallversicherungen sind wir für ihr Unternehmen zuständig“ – so oder so ähnlich werden die Mitgliedsunternehmen der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft im Januar 2005 von der neuen, dann gemeinsamen Berufsgenossenschaft begrüßt.

Gleichzeitig werden organisatorische Veränderungen eintreten, über die der „Fahrensmann“ Sie schon jetzt kurz

Beitragsfragen in Hamburg

informieren möchte. Nur vorübergehend, d.h., bis ca. Mai 2005 werden Mitglieds- und Beitragsangelegenheiten der Binnenschiffahrtsunternehmen noch in Duisburg bearbeitet. Danach sind die Hamburger Kollegen Ihre Ansprechpartner. In der Mitgliederabteilung der BGF Hamburg erhalten Sie schnell und kompetent Auskunft zu allen Fragen rund um Ihre Mitgliedschaft und Ihre Beitragszahlungen.



Ab 2005 nehmen die sieben Bezirksverwaltungen der BGF neue Unfallmeldungen an.

Für die bisherigen Bezieher von Verletzten-, Witwen- und Waisenrenten ergeben sich in nächster Zeit keine Änderungen. Sie werden weiter von Duisburg aus betreut. Telefonnummern und Ansprechpartner werden Ihnen rechtzeitig bekannt gegeben.

Änderungen wird es dagegen bei all denjenigen geben, die neu einen Unfall melden.

Rentenfragen in Duisburg

Dafür wird nicht mehr die Verwaltung in Duisburg zuständig sein, sondern eine der sieben Bezirksverwaltungen der BGF. Es gibt sie in Hamburg, Hannover, Berlin, Dresden, Wuppertal, Wiesbaden und in München. Je nach Sitz Ihres Betriebes werden Sie einer der Bezirksverwaltungen zugeordnet. Einzelheiten können Sie der Karte entnehmen.

Bei Fragen zu Arbeitsunfällen und Leistungen stehen Ihnen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unfallabteilung in den Bezirksverwaltungen gerne zur Verfügung.

Fremdkapital für neue Schiffe

Gewerkschaft ver.di macht Verbesserungsvorschläge

Die Binnenschifffahrt mit ihren Problemen, aber auch ihren großen Möglichkeiten, ist in die politische Diskussion zurückgekehrt. Das zeigt nicht nur das Planco-Gutachten aus dem vergangenen Jahr oder der Vorstoß von Bundesverkehrsminister Stolpe für ein „Forum Binnenschifffahrt“, sondern auch eine Untersuchung der Gewerkschaft ver.di mit der Universität Duisburg-Essen. Ihre Kernforderung: Mit öffentlichen Mitteln und mit „Kapital von außen“ müsse der Neubau von Schiffen sowie ein ökologisches Modernisierungsprogramm in Gang gebracht werden.

Mit der Studie „Stand und Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt“ verfolgt die Gewerkschaft zwei Ziele. Zum

einen soll der Verkehrsträger Schiff wieder stärker genutzt werden, zum anderen soll der Abbau von Arbeitsplätzen mit deutschen Arbeits- und Sozialbedingungen gestoppt werden. Als Interessenvertretung der Beschäftigten sieht sich ver.di verpflichtet, auf Fehlentwicklungen hinzuweisen und Verbesserungen vorzuschlagen.

In einer Bestandsaufnahme heißt es, dass das Durchschnittsalter der Schiffe – 30,8 Jahre bei Tankschiffen, 51,4 Jahre bei Trockenfrachtern – ein Beleg für den Niedergang sei. Mangelnde Rentabilität und fehlende Investitionen seien neben der Auslagerung von Personal Indizien für die deutsche Misere.

Die Empfehlungen von ver.di und der Projektgruppe der Uni Duisburg-Essen von Prof. Dankwart Dankwerts in Kurzform: die Politik dürfe auf EU-Ebene keine einseitige Harmonisierung zulassen, ein Programm zur Ausbildungsförderung sei nötig, die Erhaltung und der Ausbau der Infrastruktur sei erforderlich und die Förderung von Schiffsneubauten und die Entwicklung neuer Schiffstypen seien zu unterstützen. Impulse dazu könnten durch Steuersparanreize oder Bürgschaften gegeben werden. Prof. Dankwerts: „Die Bedeutung der Binnenschifffahrt mit dem Zusammenhang von ökonomischem Nutzen und ökologischem Handeln macht ihre Leistung zu einem Maßstab für alle Verkehrsträger.“

Neue BG-Regel: Benutzung von Atemschutzgeräten

Der berufsgenossenschaftliche Fachausschuss „Persönliche Schutzausrüstungen“ hat die bislang gültige Fassung der „Regeln für den Einsatz von Atemschutzgeräten“ (ZH1/701) vom Oktober 1996 inhaltlich überarbeitet und als neue BG-Regel „Benutzung von Atemschutzgeräten“ (BGR 190) erstellt.

Mit der neuen Ausgabe dieser BG-Regel werden dem Unternehmer Hilfestellungen zur Auswahl und Benutzung von geeigneten Atemschutzgeräten auf Basis einer Gefährdungsbeurteilung gegeben. Sie enthält außerdem Hinweise zu erforderlichen arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen.

Neben der Beschreibung von Leistungsmerkmalen der unterschiedlichen Atemschutzgeräte geben die umfangreichen tabellarischen Übersichten wichtige Hinweise zur Wartung von Atemschutzgeräten.

In einem umfangreichen Anhang werden sowohl umluftabhängige Filtergeräte, als auch umluftunabhängige Isoliergeräte hinsichtlich Aufbau und Funktion beschrieben. Darüber hinaus sind in einem Anhang in einer Übersicht Anhaltswerte zu Tragezeitbegrenzungen der einzelnen Atemschutzgeräte zusammengestellt.

Tipps für einen „Sicheren Auftritt“

Hilfestellung dank Infos leicht gemacht!

Zur Erinnerung: Tag für Tag stürzen in Deutschland über 1.000 Menschen während der Arbeitszeit, rund 5.000 erleiden jährlich so schwerwiegende Folgen, dass sie ihre Arbeit nicht oder nur eingeschränkt wieder aufnehmen können und zukünftig auf eine Unfallrente angewiesen sind. Und mit einem Anteil von über 40 Prozent am jährlichen Unfallaufkommen ereignen sich in der Binnenschifffahrt weit mehr Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle (SRS-Unfälle) als in anderen Gewerbezweigen.

Unter dem Eindruck dieser Fakten haben die BSBG und die BGF themenbezogenes Informationsmaterial bzw. branchenspezifische Aktionsmedien entwickelt. Unternehmer- und Mitarbeiterinformationen sowie ausführliches Schulungsmaterial vervollständigen das „SRS-Gesamtpaket“. In vielen Orten gab es Aufklärungsaktionen.

Nach Beginn der Aktion im April 2003 starteten wir hier im „Fahrensmann“ mit einer eigenen Artikelserie, die sich themenbezogenen Fragestellungen widmet und entsprechende Fachinformationen vorstellt. Auf einer separaten SRS-Homepage (sichererauftritt.bgf.de) oder der Seite der BSBG (www.bsbg.de) werden zudem zusätzlich nützliche Fachinformationen vorgestellt sowie viele Schriften zum kostenlosen Herunterladen angeboten. Bei der Erst-

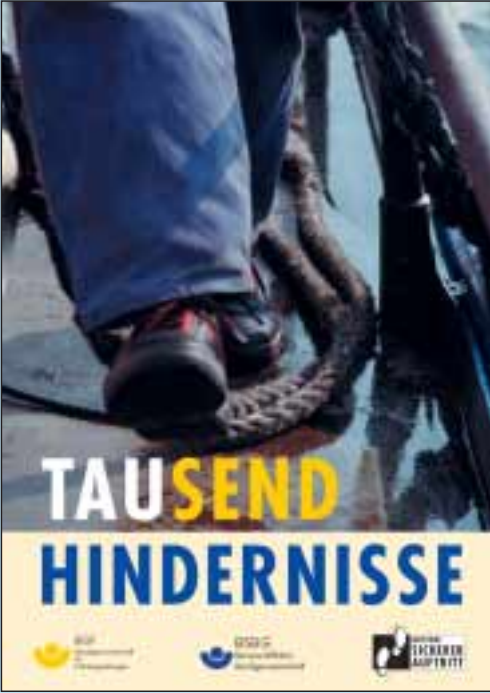
stellung der verschiedenen Medien hat sich die BSBG mit fachkundigen Vertretern des Binnenschiffahrtsgewerbes zusammengetan. Von vielen Mitgliedsbetrieben wurde dies begrüßt, fehlte ihnen doch bis dato eine konkrete Hilfestellung,



Das Booklet behandelt alle wichtigen Handlungsfelder an Bord.

mit der sie das Thema „Sicherer Auftritt“ offensiv im Betrieb ansprechen können. Aus der Zusammenarbeit sind ein interessantes Booklet und ein Plakat entstanden. Das Booklet behandelt die wichtigsten Handlungsfelder und die dort anzutreffenden Sturzgefahren an Bord. Nach dem Abschluss der Arbeiten waren sich alle Beteiligten einig, dass hier praxisnahe und zielorientierte Medien entstanden sind.

Wollen Sie auch mit „ins Boot“, dann sprechen Sie Ihren zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten an. Materialbestellungen nimmt Frau Werk unter (02 03) 29 52-112 oder rwerk@bsbg.de entgegen.



Ein Plakat sensibilisiert für die Stolpergefahren an Bord.

Wie Sie die BSBG gut erreichen

Durchwahlnummern können genutzt werden

Die BSBG hat seit etwa neun Monaten ihre Telefonzentrale automatisiert, um Kosten zu sparen. Wie wiederholt zu hören war, gibt es seitdem immer wieder einmal Probleme, sie telefonisch zu erreichen. Oftmals hat dies technische Ursachen, weil insbesondere ältere Telefonapparate nicht die erforderlichen Tonimpulse erzeugen können, die für eine richtige Weiterleitung des Gesprächs in die gewünschte Abteilung nötig sind.

Alle Mitarbeiter/-innen der BSBG sind jedoch über die Wahl ihres Nebenstellenanschlusses auch unmittelbar erreichbar. Diese „Durchwahlnummern“ stehen auf allen Schriftstücken, die Sie von der BSBG erhalten. Nachstehend sind die einzelnen Abteilungen mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den zugehörigen Durchwahlnummern zu Ihrer weiteren Information aufgeführt.

- Geschäftsführung:**
Horst Hoffmann, stv. Hauptgeschäftsführer: (02 03) 29 52-160,
Sekretariat: Frau Kelle: (02 03) 29 52-158
- Verwaltungsabteilung:**
Kasse: Frau Gomoluch: (02 03) 29 52-163,
Buchhaltung: Frau Budde: -162
- Beitragsabteilung:**
Frau Haberl: (02 03) 29 52-150, Frau Nagel: -167, Frau Weisenbach: -167, Herr Baska, Abteilungsleiter: (02 03) 29 52-176
- Unfallabteilung:**
Frau Müncheberg: (02 03) 29 52-100, Herr Ossenberg: -169, Herr Teelen: -172, Herr Ueberall: -173, Herr Baska, Abteilungsleiter: (02 03) 29 52-176

- Präventionsabteilung:**
Gerhard Hoffmann: (02 03) 29 52-161, Herr Josenhans: -118, Herr Tappert: -153, Herr Dr. Fünferlings, Abteilungsleiter: (02 03) 29 52-123, Sekretariat: Frau Gerullis: -124, Frau Stammeyer: -115
 - Auslandsabteilung (Verbindungsstellen der BGF):**
Herr Cermak: (02 03) 29 52-127, Herr Peters: -104, Frau Sauer: -129, Frau Zychski: -131
- Der AMD der BSBG, der ab September 2004 unter dem neuen Namen „ASD Rhein-Ruhr GmbH“ firmiert, hat die Durchwahl: (02 03) 29 52-21
- Diese Durchwahlnummern sind auch auf unserer Homepage im Internet unter „www.bsbg.de“ veröffentlicht.

Wolff zieht in den Vorstand ein

HVBG: Wechsel auf Arbeitgeberseite

Zum 1. Juli 2004 hat Dr. Hans-Joachim Wolff den Arbeitgebervertreter im Vorstand des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) angetreten. Er übernahm das Amt von Herbert Kleinherne, der nach 13 Jahren an der Spitze des Verbandes aus Altersgründen zurücktritt. Vorstandsvorsitzender auf Arbeitnehmerseite bleibt weiterhin Klaus Hinne. Die Selbstverwaltung in der gesetzlichen Unfallversicherung und deren Vorstand ist paritätisch mit Arbeitgeber-

sowie Arbeitnehmervertretern besetzt. Mit Hans-Joachim Wolff übernimmt ein erfahrener Praktiker aus der Bauwirtschaft und langjähriges Gremienmitglied der Berufsgenossenschaft den Vorstandsvorsitz des Hauptverbandes. Seine beruflichen Stationen umfasst unter anderem Tätigkeiten als Vorsitzender des Vorstandes der Dyckerhoff & Widmann AG. Neben seiner Karriere war Wolff fast zwanzig Jahre in der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaften aktiv.



Neu im Amt: Hans-Joachim Wolff

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.

★

Der Festmacher war beim Festmachen des Schiffes am Anleger. Beim Anziehen der Leinen riss die Wurfleine und die beiden schweren Schiffsleinen fielen dadurch abrupt ins Wasser. Durch den starken Rückschlag zog er sich am linken Handgelenk einen Knochenriss zu.

★

Beim Aussteigen aus dem Bob-Cat durch die Fronttür blieb der Arbeiter mit dem Fuß hängen und viel in die Schaufel des Bob-Cat. Dadurch verletzte er sich das rechte Knie.

★

Während des Roststechens an Bord vom Tankmotorschiff löste sich der Griff vom Roststecher. Der Steuermann machte dabei einen Schub nach vorne und stieß sich den im Griff befindlichen Stift zwischen Zeigefinger und Daumen in die Hand.

★

Der Mitarbeiter entsorgte Schiffs-müll von einem Müllbehälter in einen Presscontainer. Dabei wurde ein unsachgemäß entsorgtes Seesignal ausgelöst und verursachte eine Verbrennung 2. Grades an der linken Hand.

★

Die Kassiererin gibt an von einem PKW-Fahrgast auf der Fähre mutwillig mit dem Auto angefahren worden zu sein, weil dieser auf Grund eines Unfalles während des Einparkens auf der Fähre emotional überreizt gewesen sei. Hierbei habe die Verletzte den Seitenspiegel abbekommen.

★

Beim Wegtragen eines halbvollen Getränkebestandes ist der Schiffsführer über einen Träger gestolpert, gefallen und hat sich mit dem linken Knie und dem rechten Unterschenkel am Kasten verletzt.

★

Der Maschinist hat sich bei Reparaturarbeiten an einer Brennstoffleitung mit einem Schraubenzieher an der linken Hand verletzt.

★

Beim Festmachen des Schiffes ist der Kassierer mit der rechten Hand abgerutscht und gegen den Eisenträger geschlagen und hat sich dadurch eine Prellung am Ellenbogen zugezogen.

★

Der Schiffsjunge rutschte auf der Treppe zum Maschinenraum aus. Beim Versuch sich festzuhalten kam es zu einer Prellung des Handgelenks.

★

Auf dem Motorschiff in der Schleuse ist die Schiffsführerin beim Tauumhängen umgeknickt und mit dem Kinn auf ein Geländer gefallen.

★

Beim Abwaschen des Schubbootes entfernte der Matrose zu Reinigungszwecken ein Gitterrost. Als er den Rost ablegte rutschte er ab und quetschte sich den Mittelfinger der linken Hand.

★

Nach dem Anlegen und Festmachen des Fahrgastschiffes betrat der Matrose das Schiff um die Türen zu öffnen. Danach verließ er wieder das Schiff und betrat die Anlegebrücke. Dabei knickte er mit dem linken Fuß um und brach sich den Mittelfußknochen.

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: S. 1: Ausstellungsschiff MS Jenny – „Wissenschaft im Dialog“; S. 2: MS Starnberg – Bayerische Seenschiffahrt GmbH; S. 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn; S. 8: Chiemsee Tourismus KG



Auch für Binnenschiffer sind neue Regeln vorgeschrieben.

Seminar über Abwehr von Gefahren geglückt

Drei Experten informierten in Hamburg

Gefahrenabwehr in der Binnenschiffahrt – eine gelungene Einführung in dieses Thema leistete das Informationsseminar am 2. Juli 2004 im Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V. In Referaten und Diskussionen wurden der ISPS-Code (seit dem 1. Juli 2004 in Kraft), das ADN-Kapitel 1.10 (ab 1. Januar 2005 gültig) und ihre Auswirkungen für die Binnenschiffahrt erklärt.

Referenten, auch Ausbilder von „Sicherheitsoffizieren“ für Hafenbetriebe, Reedereien und Seeschiffe (nach ISPS), waren ein Sicherheitsfachmann, ein Vertreter der Wasserschutzpolizei und ein Gefahrgutexperte.

Der ISPS-Code, von der Versammlung aller seefahrenden Nationen (IMO) einstimmig beschlossen, soll Seeschiffe vor Missbrauch und terroristischen Anschlägen schützen. Die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen auf Seeschiffen und in Hafenanlagen lauten: Jedes Seeschiff hat jetzt einen „Ship Security Officer“ (SSO), jede Reederei einen „Company Security Officer“ (CSO), und jede Hafenanlage mit Abfertigung von Seeschiffen einen „Port Facility Security Officer“ (PFSO).

Die Berührungspunkte der Binnenschiffahrt mit dem ISPS-Code sehen so aus: bei direktem Kontakt zu Seeschiffen, bei Übergabe von Ladung und Versorgung in ein Seeschiff, bei Tankreinigung oder bei gleichzeitiger Benutzung von Hafenanlagen durch Binnen- und Seeschiffe.

Hier sind Absprachen zwischen Binnenschiff und Seeschiff-/Hafenbetreiber notwendig.

Die Einführung des Kapitels 1.10 in das ADN wirkt sich stärker auf die Binnenschiffahrt aus. Hier geht es um Sicherung der Transporte gefährlicher Güter in der Binnenschiffahrt. Die Umsetzung von Maßnahmen wurde kontrovers diskutiert. Befürchtungen: erhöhter Personalaufwand, Einschränkungen bei Auswahl von Liegeplätzen für ADN-Schiffe. Es besteht Pflicht zur Mitarbeiter-Unterweisung.

Die nächste Veranstaltung wird es im September 2004 geben. Informationen: Frau Baumgärtner, Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V., Tel. (040) 75 60 82-27; www.fzh.de.

Transporter-Sicherheit auf der IAA-Nutzfahrzeuge

Im Blickpunkt: Ihre Sicherheit – unter diesem Motto präsentiert die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen auf der 60. IAA-Nutzfahrzeuge Informationen zur Sicherheit bei Kleintransportern und zur Ladungssicherung.

Handwerker, Kurier- und Paketdienste nutzen die flexiblen und universell einsetzbaren Transporter. Aber nicht wegen dieser Vorteile sind die Transporter in der letzten Zeit in die Schlagzeilen geraten, sondern weil ihr Anteil am Unfallgeschehen überproportional zugenommen hat. Dies kann so nicht weitergehen, darüber sind sich alle Beteiligten einig. So auch die BGF, bei der viele Fahrer, die beruflich mit Transportern unterwegs sind, versichert sind. Deshalb greift sie das Thema auf und zeigt die bereits heute machbaren Möglichkeiten für mehr Sicherheit auf.

Sie präsentiert dazu auf ihrem Messestand einen serienmäßigen Transporter, den sie entsprechend ihren Vorstellungen von aktiver und passiver Sicherheit, Ladungssicherung sowie Arbeitssicherheit und Ergonomie umgebaut und optimiert hat und bietet anhand der Details Entscheidungshilfen, wie man bereits heute beim Kauf viel für mehr

Sicherheit tun kann. Dabei berücksichtigt die BGF besonders auch die Arbeitssicherheit, denn neben den Verkehrsunfällen werden viele Unfälle auch im Alltag außerhalb des Straßenverkehrs verursacht, besonders beim Be- und Entladen oder beim Ein- und Aussteigen.

Aber es kommt nicht nur auf das optimal ausgestattete

Schwerpunkt Ladungssicherung

Fahrzeug an. Genauso wichtig ist ein leistungsfähiger Fahrer. Die BGF beschäftigt sich auch hiermit und präsentiert einen Ausschnitt aus dem Spektrum verkehrsmedizinischer Untersuchungen. Vorgelegt werden auch die neuesten Materialien zur Fahrerqualifizierung und zur Weiterbildung für Fahrer von Nutzfahrzeugen.

Die Bildschirmbrille – eine spezielle Sehhilfe für die Arbeit

Arbeit am Bildschirm gehört auch auf Binnenschiffen immer häufiger zum Alltag. Hierzu ein paar Tipps: Seit 1996 ist die Bildschirmarbeitsverordnung (BildscharbV) in Kraft und setzt die EG-Richtlinie über Mindestvorschriften bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Arbeit an Bildschirmgeräten in deutsches Recht um. Nach § 6 der BildscharbV hat der Arbeitgeber den an Bildschirmarbeitsplätzen Beschäftigten „eine angemessene Untersuchung der Augen und des Sehvermögens anzubieten“ und hat bei Bedarf eine „spezielle Sehhilfe (Bildschirmbrille) im erforderlichen Umfang zur Verfügung zu stellen“. Eine Bildschirmbrille ist eine spezielle Sehhilfe, die ausschließlich für die Bildschirmarbeit notwendig und gefertigt wird.

Das Auge eines jungen Menschen stellt sich leicht auf unterschiedliche Entfernungen ein. Bevor die Akkommodation (Anpassung der Linse an den Sehstand zur Gewährleistung der Sehschärfe) nachlässt, ist die normale Brille auch für die Sehanforderung am Bildschirm geeignet. Gleiches gilt im Übrigen auch für Kontaktlinsen.

Ab etwa dem 40. Lebensjahr vermindert sich diese Fähigkeit. Mit zunehmendem Alter werden so genannte Altersnahbrillen getragen. Diese ermöglichen scharfes Sehen auf eine Entfernung von 30 bis 40 cm. Der Abstand zum Bildschirm sollte mindestens 50–70 cm betragen, um Zwangshaltungen zu vermeiden. Eine speziell angepasste Sehhilfe für den Abstand zum Bildschirm ist notwendig, wenn die Privatbrille (Alltagsbrille d.h. Lesebrille) nicht ausreicht.

Dieses Kriterium trifft nur in seltenen Fällen zu, wenn z.B. die vom Augenarzt verordnete Lesebrille nicht für die Bildschirmarbeit ausreicht, d.h. die berufsgenossenschaftlichen Empfehlungen für die Sehkraft im Bildschirmabstand nicht erfüllt werden.

Für den Sehabstand zum Monitor wird somit eine besondere Brille notwendig. Sie muss ebenso wie jedes andere Arbeitsgerät vom Arbeitgeber bezahlt werden.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Wichtig ist, dass die konkrete Arbeitsaufgabe des Mitarbeiters berücksichtigt wird, um die richtige Sehhilfe auszuwählen. Beispielsweise sind für Bildschirmarbeiter mit Publikumsverkehr Mehrstärkengläser möglicherweise eine Alternative. Empfehlenswert ist dann eine spezielle Zweistärkenbrille mit vergrößertem und hoch liegendem Nahsichtbereich. Diese erlaubt gute Sicht sowohl in der Ferne als auch im Nahbereich. Grundsätzlich werden jedoch für die Arbeit am Bildschirmarbeitsplatz Mehrstärkengläser nicht empfohlen. Nach der Bildschirmarbeitsverordnung

muss der Arbeitgeber nur die Kosten für eine Bildschirmbrille mit Einstärkengläsern übernehmen.

Wie ist die Verfahrensweise, wenn Sie glauben eine spezielle Bildschirmbrille zu benötigen? In einem ersten Schritt werden die Ergebnisse der Augenuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 37 „Bildschirmarbeit“ durch den Betriebsarzt bei auffälligen Befunden auf die Notwendigkeit einer Korrektur durch Brille bzw. Kontaktlinsen überprüft. Dieses kann eine Erstverordnung einer Sehhilfe durch den Augenarzt oder die notwendige Neuanfertigung einer bereits vorhandenen Sehhilfe sein. Kosten der Untersuchung durch den Augenarzt trägt die Krankenkasse.

Bestehen weiterhin Beschwerden am Bildschirmarbeitsplatz oder bestehen besondere Anforderungen an die Gestaltung des Arbeitsplatzes oder der Arbeitsaufgabe, sollte der Betriebsarzt den Arbeitsplatz besichtigen. Falls eine spezielle Sehhilfe benötigt wird, wird der Mitarbeiter an einen ermächtigten Augenarzt verwiesen. Er prüft in einer Untersuchung die Notwendigkeit für eine Bildschirmbrille und die dafür erforderliche Sehschärfe. Die augenärztliche Untersuchung und die im „erforderlichen Umfang“ (in der Regel Einstärkengläser, einfache Entspiegelung, kein Kunststoff, keine Tönung) entstehenden Kosten für die Sehhilfe am Bildschirmarbeitsplatz trägt der Arbeitgeber.

In einem Unternehmen, das betriebsärztlich betreut wird, kann im Rahmen einer Betriebsvereinbarung der Verordnungsweg für arbeitsplatzbezogene Sehhilfen festgelegt werden.

Auch der Arbeitgeber profitiert vom Kurs

Unfälle und Notfälle gehören in allen Lebensbereichen wie Haushalt oder Beruf zu unserem Alltag. Doch der Gedanke daran wird schnell verdrängt. Dabei ist die richtige Hilfe in den ersten Minuten bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes immens wichtig. Denn die Schwere der Unfallfolgen oder sogar das Überleben kann davon abhängen. Zum Helfen sind wir nach § 323 c des Strafgesetzbuches gesetzlich verpflichtet.

Doch wer kennt sich denn noch in der Ersten Hilfe aus? Viele wären ja bereit zu helfen, doch mangelnde Kenntnisse führen häufig dazu, dass sie Angst bekommen etwas falsch zu machen. Erste-Hilfe-Kurse schaffen Abhilfe. Doch nur wenige Menschen sind bereit, ihre Freizeit zu opfern, um einen Lehrgang zu besuchen. Aber das muss nicht sein.

Man kann sich die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ BGV A 1 zu Nutze machen, und sich von seinem Arbeitgeber zu einem Lehrgang anmelden lassen. Er ist nämlich nach § 26 der BGV A 1 verpflichtet in seinem Unternehmen eine bestimmte An-

zahl an Mitarbeitern als Ersthelfer ausbilden zu lassen und damit immer auf der Suche nach willigen Mitarbeitern. So haben beide etwas davon. Und Lehrgangsgebühren fallen auch nicht an, denn die werden, nach Ausfüllen einer Teilnahmebescheinigung, direkt mit Ihrer Berufsgenossenschaft abgerechnet. Dies ist mit

Tipps zur
Ersten Hilfe

den ausbildenden Organisationen und den Berufsgenossenschaften vertraglich geregelt. Ausbilden lassen kann man sich neben einigen privaten Anbietern bei den bekannten Organisationen wie DRK, MHD, JUH, ASB oder DLRG. Sollte ein Teilnehmer irrtümlich die Gebühren vorgelegt haben, bekommt er sie natürlich nach Erhalt des Nachweises erstattet. Die Gebühren für einen Erste-Hilfe-Grundlehrgang liegen z.Zt. bei 28,98 € und für ein Erste-Hilfe-Training bei 19,32 €.

Impressionen von unseren Binnenseen

Der Chiemsee: Zwei Inseln für Frauen und Männer

Schloss Ludwigs II. lockt viele Besucher an

Ganz im Süden Deutschlands, nahe der österreichischen Grenze, liegt im Alpenvorland der über 80 km² große Chiemsee. Er zählt zu den größten Seen Bayerns. Zwischen München und Berchtesgaden spricht man deshalb voller Stolz vom „Bayerischen Meer“. Nirgendwo geht es im Freistaat Bayern so traditionell, katholisch und monarchisch zu, in jedem Ort finden sich beispielsweise Gebirgstracht-Erhaltungsvereine (GTEV), die das bayerische Brauchtum pflegen und leben.

Irgendwann ist jeder Chiemsee-Besucher dann reif für die Insel(-tour). Wer will, kann in Prien die zwei Kilometer vom Ortszentrum zum Bootsanleger mit der Brockerlbahn, der ältesten Dampf-Straßenbahn der Welt, auch „Feuriger Elias“ genannt, zurücklegen. Von dort legen wir mit dem Schiff der Chiemseeflotte zur Fraueninsel ab. Sie heißt eigentlich Frauenchiemsee, so wie die größere

Nachbarinsel Herrenchiemsee heißt: die kleinere für die Nonnen, die größere – wie sollte es auch anders sein – für die Mönche. Beide Klöster, im 8. Jahrhundert zur Zeit Karls des Großen vom Bayernherzog Tassilo III. gestiftet, gehören zu den ältesten im Land und liegen an den ausgewählten schönsten Plätzen. Die Fraueninsel gibt sich klein und bescheiden. In 20 Minuten ist sie bequem zu Fuß zu

umrunden. Früher lebten hier die Menschen vom Kloster, als Handwerker, Fischer, Gärtner, Holzknechte, Stallmägde, Wäscherinnen. Die Fischer gibt es immer noch auf der Insel. Sie bereichern mit ihrem Fang – der beliebteste Chiemseefisch ist die Renke – die Speisekarte der Insel-Wirtshäuser und Wirtsgärten. An die 300 Menschen wohnen auf der Insel und etwa drei Dutzend Kloster-schwester, die ihre Abtei mit einem Klostercafé, mit dem Verkauf von selbstgemachtem Klosterlikör und Marzipan, sowie einem vielfältigen, breiten Seminarangebot über Wasser und in Gang halten.

70 Räume geplant

Weiter geht es mit dem Dampfer nach Herrenchiemsee. Sie ist der Anziehungspunkt von über 500.000 Besuchern im Jahr. Alle wollen das Prunkschloss des „Märchenkönigs“ Ludwig II. sehen. Nach Neuschwanstein im Allgäu und Linderhof bei Garmisch war Herrenchiemsee sein drittes



Start zu einer Schiffstour in Gstadt.

Schloss. Aber, Herrenchiemsee wurde nie fertig. Von den 70 geplanten Räumen wurden nur 20 fertig gestellt. Doch auch der Blick durch die großen Fenster in den Park und auf den dahinter schimmernden See ist

wunderschön. Jetzt bleibt noch Zeit durch den Park zu bummeln, vorbei an dem „Alte Schloss“ (heute Hotel und Gaststätte), das auf den Fundamenten des einstigen Klosters steht und in dem 1948 das Grund-

gesetz der Bundesrepublik Deutschland formuliert worden ist, zur Bootsanlegestelle. Da liegt auch schon das letzte Schiff, das uns wieder zum Ausgangspunkt unserer Insel-tour, nach Prien zurückbringt.



Schloss Herrenchiemsee mit Wasserspiel.



Blick auf die Fraueninsel.



Traditionen werden großgeschrieben.

Rudolf arbeitete unkonzentriert. Die Zeit schien heute stillzustehen. Verstohlen blickte er auf die Uhr. Erst neun. Zwei Stunden musste er sich mindestens noch gedulden. „Ist was?“ fragte der Kollege, der rechts neben ihm am Zeichenbrett stand. „Nein, was soll denn sein? Wie kommen Sie darauf?“ „Nun, Sie atmen so schwer und schauen alle Augenblicke auf die Uhr. Ich dachte ...“ „Ich habe schlecht geschlafen, das Wetter, es macht mir zu schaffen.“ „Ja, ja, das Wetter“, meinte der Kollege. War da ein ironischer Unterton?

Rudolf war wütend, wütend auf sich selbst. Nimm dich zusammen, ermahnte er sich. Alles war perfekt vorbereitet. In gut einer Viertelstunde würde es an der Tür zu seinem und Isas Appartement im 5. Stock des noblen Hochhauses klingeln. Isa würde, misstrauisch wie sie war und ungeachtet der aufmerksamen Kontrolle der Portiersfrau aller, die das Hochhaus betraten, durch den Türspion blicken, aber nur einen jungen Mann mit einem riesigen Rosenstrauß sehen.

Rudolf hatte ihr in letzter Zeit öfter Blumen geschickt, so würde der große Strauß, heute an ihrem Geburtstag, keinen Verdacht wecken. Was sie nicht sehen würde war die im Strauß verborgene Pistole. Seit er Sylvie kennen gelernt hatte, schien ihm das Leben mit Isa unerträglich. Gewiss, sie war schön, gebildet, zurückhaltend – etwas zu zurückhaltend für seinen Geschmack.

Ganz anders Sylvie. Kess. Unbekümmert, und ständig

bereit, irgendetwas Unge-wöhnliches zu tun. Aber noch etwas unterschied die beiden Frauen: Isa war reich, Sylvie verdiente gerade das nötigste zum Leben. Und auch sein an-sehnliches Gehalt würde bei weitem nicht die Ansprüche decken, die er für ein Leben mit Sylvie hatte.

Scheidung kam nicht in Frage, denn Isa hatte die Wert-papiere und Immobilien von ihrem Vater geerbt, sie fielen also aus dem Zugewinn heraus – nichts würde für ihn davon erreichbar sein. Also blieb nur eine Lösung: Isa musste sterben – er war Alleinerbe.

Außerdem war Isa hinter seinen Verrat gekommen. Seit Monaten ließ sie kaum einen Tag vergehen, an dem sie ihm nicht, scheinbar emotionslos, die stereotype Frage stellte: „Sylvie oder ich – entscheide dich!“

Aber wie lange noch? Wann würde sie zum Anwalt gehen und die Scheidung beantragen? Er hatte sich entschieden, aber Isa ahnte nichts davon.

Ein armer Schlucker, der Geld brauchte und bereit war, dafür einiges zu riskieren, war schnell gefunden. Rudolf erklärte ihm genau die Örtlichkeit und was er zu tun hatte. Um halb zehn würde er also an der Tür läuten, Isa würde öffnen und in dem Augenblick, in dem sie den Strauß in Empfang nehmen wollte, würde er schießen. Mit Schalldämpfer. Das Haus war um diese Zeit so fast menschenleer, die Portiers-frau zu weit weg. Mit ein paar Handgriffen würde der Täter die Wohnung so in Unordnung



Unruhiger Vormittag

VON CHRISTIAN IMHOF

bringen, dass die Polizei keinen anderen Schluss ziehen konnte, als auf einen Raubmord zu tippen. Den Lohn für die Tat hatte er sorgfältig in der Tasche seines dunkelblauen Mantels versteckt. Der Täter nahm sich das Bündel Banknoten – und nichts und niemand würde ihn, Rudolf, mit dem Mord in Verbindung bringen können. Die Putzfrau kam um zehn. Sie würde Isa finden, die Polizei benachrichtigen und alles würde seinen Gang gehen. Schwierig für ihn waren nur die nächsten Stunden, glaubwürdig musste er der Polizei sein Entsetzen über Isas Tod vorspielen, keinen Augenblick durfte er sich außer Kontrolle lassen.

Rudolf wappnete sich. Lange konnte es nun nicht mehr dauern, bis die Polizei hier auftauchte, um ihm die traurige Nachricht zu überbringen. Er vergewisserte sich, unbeobachtet zu sein, dann blickte er verstohlen auf die Uhr. Kurz nach zehn, er atmete auf. Dann, wenn alle Formalitäten erledigt, er im Besitz des Vermögens sein würde, dann würde das neue, das herrliche Leben mit Sylvie beginnen. Er fieberte danach. Schön zwölf vorbei – und noch hatte sich niemand von der Polizei gezeigt, kein Anruf – nichts.

Wie viele vor ihm waren schon sicher gewesen, den perfekten Mordplan ausgetüf-

telt zu haben und waren kläglich gescheitert. Würde es ihm genauso gehen? Noch einmal ging er Punkt für Punkt durch: nichts. Kein Fehler, keine Schwachstelle. An der Zuverlässigkeit des Täters hegte er keinerlei Zweifel. Dem war das Geld viel zu wichtig, als dass er einen Rückzieher gemacht hätte. Genau wie ihm, dachte er mit einem Anflug von Selbstironie. Und Isa, wenn sie die Tür nun doch nicht geöffnet hatte? Nein, beruhigte er sich, einem solch herrlichen Strauß Rosen würde sie nicht widerstehen können. Da war er ganz sicher.

Er erhob sich um wie üblich, in die Kantine zum Essen zu gehen, als er einen Polizisten durch die Glastür den Gang entlangkommen sah. Endlich, dachte er, blieb stehen und sah angestrengt auf die Zeichnung vor sich. Aus den Augenwinkeln sah er, dass dem ersten Polizisten ein zweiter, ein dritter, ja sogar ein vierter folgte. Was soll das?, dachte er. Um mir die Nachricht von Isas Tod zu bringen, braucht es doch keine vier Polizisten. Noch dazu in Uniform. Kriminalbeamte tragen doch Zivil.

Ehe er eine Antwort auf diese Fragen gefunden hatte, traten die vier Polizisten in den Zeichensaal, gingen schnurstracks auf ihn zu und der erste fragte ihn: „Herr Wander?“

„Ja, bitte, was kann ich für Sie tun?“ Sich nur nichts anmerken lassen. Rudolf vermied es, dem Polizisten in die Augen zu sehen. „Bitte, folgen Sie uns.“

„Ihnen folgen – ich verstehe nicht – was ...?“

„Oh doch, Sie verstehen sehr gut. Es ist schief gegangen. Kommen Sie mit, machen Sie kein Aufhebens.“

„Was – was ist schief gegangen?“

„Sie wissen schon, was schief gegangen ist. Im Präsidium können Sie Ihren Anwalt benachrichtigen.“

„Aber – was – wie haben Sie – was ist geschehen?“

„Der Rosenstrauß. Sie erinnern sich, Sie wollten Ihrer Frau Rosen zum Geburtstag schicken, einen ganz besonderen Rosenstrauß.“

„Ja und, ist es verboten seiner Frau Rosen zu schenken?“

„An sich nicht, aber wenn er mit einer Pistole garniert ist – gut ausgedacht, wirklich. Wenn es geklappt hätte, wer weiß, ob wir Ihnen auf die Schliche gekommen wären. Ihr Pech war, dass kurz, bevor Ihr Bote mit den Rosen vor Ihrer Wohnungstür auftauchte, im Appartement über Ihnen eingebrochen worden war. Und so wurden vorsorglich alle nicht zum Haus gehörenden Personen kurzzeitig festgenommen. Darunter auch Ihr angeheuerter Blumenbote.“

Der Kommissar lachte. „Erst wollten wir ihm ja seine Geschichte nicht glauben, dass er in Ihrem Auftrag handele, aber als wir dann exakt die von ihm angegebene Summe in der Tasche Ihres dunkelblauen Mantels in der Garderobe fanden, da blieb uns nichts anderes übrig. Das hätten Sie doch auch getan, nicht wahr?“

Rudolf konnte nur stumm nicken.