

Der Fahrensmann

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (02 03) 29 52-0 · Telefax (02 03) 29 52 1 66
 www.bsbg.de Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Vertreterversammlung tagte im Zeichen der Fusion

Ganz im Zeichen der Fusion stand die Herbstsitzung der Vertreterversammlung am 17. November, die wiederum zeitgleich mit der Vertreterversammlung der BGF in Hamburg stattfand. Nach einer viereinhalbjährigen Vorlaufzeit in Form einer Verwaltungsgemeinschaft wird nun zum 1. Januar 2005 die endgültige Vereinigung vollzogen. Wie bereits mehrfach berichtet, wird dann die BSBG nicht einfach der BGF einverleibt, sondern aus beiden Versicherungsträgern entsteht eine „neue BGF“. Auf der Tagesordnung standen daher letzte Entscheidungen im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Fusion.

Wichtige Grundlagen von selbstverwalteten Körperschaften, wie es die BGen sind, sind die Selbstverwaltungsorgane, autonome Regelungen als Grundlage für die Arbeit, ein Haushalt, mit dem die nötigen Mittel zur Erledigung ihrer Aufgaben bereitgestellt werden, und eine Hauptgeschäftsführung an der Verwaltungsspitze.

Mit all diesen Themen beschäftigte sich die Vertreterversammlung auf ihrer Sitzung in Hamburg. Die zukünftige Zusammensetzung der Selbstverwaltungsorgane stand ebenso auf der Tagesordnung wie letzte Präzisierungen an der Satzung und am Gefahrtarif. Verabschiedet wurde die zukünftige Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A2). Einen Kommentar dazu finden Sie auf Seite 7.

Nach der Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung wurde der Haushaltsplan 2005 der neuen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen beschlossen.

Keine Veränderungen gab es bei der Wahl der Hauptgeschäftsführung. Heino W. Saier, der bisher schon als Hauptgeschäftsführer den Verwaltungen beider BGen vorstand, bleibt Hauptgeschäftsführer.

Ihm zur Seite stehen Horst Hoffmann, der bisherige stellvertretende HGF der BSBG und Gerd-Peter Schoenfeld, sein Amtskollege bei der BGF. Leitender Technischer Aufsichtsbeamter wird und bleibt Lothar Zademack, sein Stellvertreter Christian J. Börner.



Das autonome Recht der BGen wird auf der Grundlage bestehender Gesetze von den Vertreterversammlungen der BGen beschlossen. Die Änderung der Satzung und des Gefahrtarifes werden nun noch dem Bundesversicherungsamt zur Genehmigung vorgelegt und dann veröffentlicht. Die Änderungen bei den UVVen werden vom BMWA genehmigt. Die Veröffentlichung wird in gewohnter Weise in der Zeitschrift Binnenschiffahrt, im SicherheitsPartner (in der „Verkehrsrundschau“) sowie auf der Homepage der BGF unter www.bgf.de erfolgen.

Ihre Fragen zur Fusion beantworten wir auf Seite 4 und 5 dieser Ausgabe.

Arbeitsmedizinisches Zentrum an neuem Standort

Mit einem Tag der offenen Tür am 19. November 2004 eröffnete das arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Zentrum ASD Rhein-Ruhr GmbH offiziell sein neues Domizil in der Duisburger Innenstadt. Ab sofort ist es mit seinem Angebot zur Betreuung der Unternehmen im Gebäude der BSBG in der Düsseldorf Straße 193 untergebracht. Mit dem Umzug wandelte sich auch der Name. Aus dem arbeitsmedizinischen Dienst – AMD – wurde der ASD. Damit findet auch die seit 1980 etablierte Dienstleistung Arbeitssicherheit im Namen ihren Niederschlag.

1975 wurde der AMD als arbeitsmedizinischer Dienst der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft gegründet. Seine Zentrale befand sich bis jetzt in Duisburg-Ruhrort und die Dienstleistung wurde über das gesamte Bundesgebiet verteilt in speziell dafür autorisierten Außenstellen erbracht. An dieser Struktur wird sich auch nach dem Umzug in die Duisburger Innenstadt nichts ändern.

Von Vorteil ist nach wie vor die große Flexibilität, die es erlaubt, kurzfristig auf die Terminwünsche der Binnenschiffahrt einzugehen.

Beim Tag der offenen Tür konnten sich Unternehmer und Personalverantwortliche, aber auch Betriebsräte aus Mitgliedsunternehmen der BSBG davon überzeugen, dass dies auch zukünftig so bleibt.

Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung
- Filmprojekt gegen das Ertrinken
- Ihre Fragen zur Fusion
- Titisee

Frohe Weihnachten



Der Fahrensmann und die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wünschen allen Lesern ein frohes und friedliches Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Mit diesen Wünschen verabschiedet sich die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft von allen Lesern. Auch wenn im neuen Jahr die BSBG ihre Eigenständigkeit aufgibt und der Fahrensmann nicht mehr unter dem bekannten Namen der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft herausgegeben wird, so bleibt er dennoch erhalten. Auch alle anderen Dienstleistungen der BSBG werden in der gewohnten Qualität und Sachkenntnis unter unserem neuen Namen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen weitergeführt.

Binnenschiffahrtkongress in Den Haag Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger

„Die Binnenschiffahrt hat noch umfangreiche Potenziale und Kapazitätsreserven, die genutzt werden sollten“, sagte Staatssekretär Nagel beim Binnenschiffahrtkongress „The power of inland navigation“ in Den Haag. Dabei sei in erster Linie die Logistikwirtschaft gefordert, attraktive Angebote zu entwickeln. Schließlich sei die Binnenschiffahrt ein wichtiger Teil der multimodalen Transportkette. Eine stärkere Einbindung werde aber nur gelingen,

wenn das Binnenschiffahrtsgewerbe die Modernisierung der Binnenflotte weiter vorantreibe und diese noch besser auf die logistischen Bedürfnisse der Wirtschaft ausrichte.

Die Bundesregierung werde die Logistikwirtschaft dabei durch gute ökonomische Rahmenbedingungen in Deutschland unterstützen, betonte Nagel. „Gerade im kombinierten Verkehr haben wir in den vergangenen Jahren die staatlichen Rahmenbedingungen

und Förderinstrumente erheblich verbessert. Davon haben nicht zuletzt die Binnenhäfen und die Binnenschiffahrt durch ein erhöhtes Transportaufkommen im Containertransport profitiert.“

Ziel der Bundesregierung sei es, faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen und Anreize für eine ressourcen- und emissionsparende Verkehrsabwicklung sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu entwickeln.

Schubboote brachten Teile für den Airbus Transport auf der Elbe gelungen

Das hatte die Welt noch nicht gesehen: Ein Flugzeug – dazu noch ein ungewöhnlich großes seiner Klasse – absolvierte per Schiff eine Fahrt auf der Elbe, von Hamburg nach Dresden. Eine Meisterleistung an Logistik!

Die Deutsche Binnenreederei hat in einer dreijährigen intensiven Vorarbeit alle erforderlichen Voraussetzungen für diesen besonderen Transport geschaffen.

Dazu hat die Deutsche Binnenreederei ihre Schubleichter extra umgebaut. Insgesamt wurden für diesen Transport fünf Leichter bereitgestellt; zwei für die Tragflächen und drei für die geteilten Rumpfsektionen des Flugzeugs.

Die Leichter für die Rumpfsektionen mussten extra mit z-

sätzlichen Schotten ausgerüstet werden, um bei den zahlreichen Elbbrücken durch Wasserballast die Schiffe unter den Brücken durchzubekommen. Zweiundvierzig Brücken konnten durch diesen Wasserballast so überhaupt passiert werden. Nach der Brückendurchfahrt wurde jedes Mal dank der leistungsstarken Lenzpumpen das Wasser wieder nach außen geleitet.

Nur die flachgehenden Schubboote der Deutschen Binnenreederei konnten mit ihrer Schubleistung ein sicheres Passieren der rund 570 Elbkilometer garantieren.

In einigen besonders kritischen Bereichen der Elbe wurden für den Transport noch Vorspannschlepper eingesetzt.

Wichtige Tests für mehr Sicherheit

Was soll das eigentlich, werden sich viele Passanten gefragt haben, die den ungewöhnlichen Transport auf der Elbe gesichtet haben. Schließlich pflegen Flugzeuge zu fliegen und nicht sich schwimmen zu lassen.

Allen Neugierigen sei gesagt: Der Transport hatte schon seine Richtigkeit. In Dresden werden in den kommenden Jahren in einer Versuchsanlage zahlreiche Tests durchgeführt, um eventuelle Schwachstellen zu erkennen. Dabei wird das Flugzeug aber nicht abheben. Vielmehr sollen bei bis zu 47.500 simulierten Starts und Landungen Verschleißteile erkannt und das Flugzeug auch einem Ermüdungsversuch ausgesetzt werden. Danach werden die erforderlichen Wartungsintervalle festgelegt.



Einen außergewöhnlichen Transport leistete die Binnenreederei auf der Elbe.

Hallo
Fahrensleute!

Trainieren Sie Sicherheit

Den Führerschein machen bedeutet für viele Jugendliche ein Stück Unabhängigkeit. Unabhängigkeit von den Eltern, aber auch von öffentlichen Verkehrsmitteln. Denn nicht jeder wohnt in einer Stadt, in der das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel gut ausgebaut ist und Mobilität ermöglicht. In ländlichen Gebieten sorgt der Führerschein für mehr Freiheit, bei den Eltern aber auch immer wieder für schlaflose Nächte. Denn den Führerschein zu besitzen bedeutet zwar die Berechtigung, Auto zu fahren, aber vielfach schafft erst die Übung im Alltag die nötige Sicherheit.

Hier hilft ein Angebot der großen Automobilclubs aber auch anderer Anbieter: die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Mit den richtigen Inhalten durchgeführt helfen sie, Gefahren im Fahreralltag zu erkennen und sie möglichst zu verhindern. Es geht also nicht darum, den zukünftigen Formel-Eins-Fahrer auszubilden oder einen Schleuderkurs mit Event-Charakter durchzuführen. Stattdessen geht es um Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung. Und natürlich erhält man Hinweise darauf, wie man zum Beispiel richtig bremst oder einem Hindernis ausweicht. Untersuchungen zeigen,

dass ein so ausgeführtes Sicherheitstraining nicht dazu führt, dass die Fahrer mutiger werden, sondern sie werden sensibilisiert für die Gefahren, fahren vorausschauend, um es gar nicht erst auf die letzte Sicherheitsreserve ankommen zu lassen.



Vorausschauendes Fahren müssen übrigens nicht nur Anfänger lernen, sondern auch „alte Hasen“ sollten sich dies immer wieder bewusst machen. Gerade berufliche Vielfahrer sind in ihrem Arbeitsalltag ja einer besonderen Gefährdung ausgesetzt. Und sie sollten im Verkehr doch eher Vorbilder sein. Auffrischen der nötigen Kenntnisse kann da nur sinnvoll sein. Besonders wenn sie auf ein neues Fahrzeug umsteigen. Häufig bietet dieses zwar verbesserte Sicherheitseinrichtungen, aber auch diese muss man

kennen, muss sie beherrschen und sich ihrer Grenzen bewusst sein.

Wie findet man nun einen Anbieter, der eine Ausbildung in diesem Sinne anbietet? Hier hilft der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) weiter. Er hat Kriterien festgelegt, die solche Anbieter erfüllen müssen. Man kann die Adressen der Anbieter im Internet finden unter: www.dvr.de.

Wer als Versicherter aus einem Mitgliedsbetrieb der BSBG oder der BGF an einem Fahrsicherheitstraining teilnimmt, kann dafür übrigens einen Zuschuss beantragen. Bis zum Ende des Jahres bei der BSBG und nach der Fusion bei der BGF. Einzelheiten zum Zuschussverfahren der BGF gibt es unter www.bgf.de und dort im Bereich Seminare und Lehrgänge. Bei der BSBG können Sie sich unter schulung@bsbg.de anmelden.

Oder wie wär' es mit einem Geschenkgutschein zu Weihnachten? Sicher freut sich Ihr Sohn oder Ihre Tochter darüber. Und Sie können ihrer oder seiner Rückkehr etwas beruhigter entgegensehen.

Rigitte

Neuerungen berücksichtigt Fahrgastschiff für Berliner Reederei Riedel GmbH



So langsam wächst der Rumpf des neuen Fahrgastschiffes.

Der Quantensprung bei der Berliner Reederei Riedel geht weiter. Die Leiter Klaus und Stefan Freise stellen 2005 ein neues Fahrgastschiff in Dienst. Damit wird die Zusammenarbeit mit dem Werft- und Service-

zentrum Mittelrhein GmbH in Remagen/Oberwinter fortgeführt.

Das neue Schiff fasst 220 Gäste, ist 33,90 Meter lang, 7,01 Meter breit. Seitenhöhe: 1,75 Meter, Motorleistung: 214

Kilowatt. Die Freises greifen auf eine 30-jährige Erfahrung in der Fahrgastschiffahrt zurück. Unter ihrer Leitung wurden seit der GmbH-Gründung der Reederei Riedel 1996 zahlreiche Neu- und Umbauten mit einer zuverlässigen Technik durchgeführt.

Lutz Freise ist für Vorarbeiten, Feinabstimmung und Verträge zuständig. Er will beim Neubau die noch nicht verabschiedeten, aber bereits bekannten neuen Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe beachten, denn er hält den hierin beschriebenen Sicherheitsstandard für richtig und realisierbar. Besprochen wurde dies bei einer ersten Bauberatung in den Geschäftsräumen der Reederei mit Werftvertretern, der Schiffsuntersuchungskommission und dem TAD der BSBG.

Ziel ist es, dass das Unternehmen bleibt, was es ist: Ein Unternehmen mit niedrigen Unfallzahlen; und einer motivierten Mannschaft – vom Matrosen bis zur Geschäftsführung.



Einen vorbildlichen Zugang bietet die Liegestelle in Randersacker.

Sicherheit für Liegestellen steht in der Planung oben an

Musteranlage in Randersacker fertiggestellt

Hat der Fahrensmann in der Vergangenheit in Sachen Liegestellen, Häfen, Uferböschungen und Landgängen häufig „Zitronen“ verteilt, so folgt hier einmal ein Bericht über eine vorbildliche Maßnahme.

Das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg hat sich zum Ziel gesetzt, die Wünsche und Bedürfnisse der Schifffahrt bei den geplanten Anlagen besonders zu berücksichtigen: Sichere Übergangs-

brücken zu den Liegeplätzen, hochwassersichere Zugänge und Treppen statt Leitern. Auch die sichere Ausleuchtung und Markierung der Verkehrswege sowie rutschsichere Grätingsstege sollen dazu beitragen, Unfälle möglichst zu vermeiden.

Nach der Fertigstellung der Musteranlage in Randersacker steht der Ausbau weiterer Liegestellen in Klingenberg,

Bamberg, Marktbreit, Kitzingen und Volkach bevor. Das bedeutet pro Jahr eine Liegestelle bei Baukosten von 1,2 – 1,7 Millionen Euro.

Wegen Bedenken von Anwohnern in den Planfeststellungsverfahren können manche Liegeplätze nicht in Ortsnähe errichtet werden. Zeitliche Einschränkungen für Generatorbetrieb und An- und Ablegen sind denkbar.

Probleme bei Berliner Liegestelle

Ein Haken dagegen ergibt sich beim Ausbau der Liegestelle des Westhafenkanals in Berlin. Die Liegestelle befindet sich direkt an der Stadtautobahn A 100. Hier die nötige Nachtruhe zu finden erscheint fraglich. Die BSBG fordert deshalb vor der Freigabe der Einrichtung Lärmmessungen. Dann könnten Baumaßnahmen vor Abschluss anderer Arbeiten erfolgen. Ergebnis einer Lärmmessung durch den Technischen Aufsichtsdienst (TAD) ergaben: 85 dB (A). Unabdingbar scheint deshalb der Bau einer Lärmschutzwand. Bei dem Krach könne wohl niemand schlafen, meint die Berufsgenossenschaft. Sie will den Bau durch den Hafensicherheitskreis weiter begleiten, um eine optimale Lösung zu finden.



In unmittelbarer Nähe zur Stadtautobahn entsteht die neue Liegestelle.

GEK bringt Gesundheits- report

Als Band 30 der GEK-Edition erscheint jetzt der Gesundheitsreport 2004 der Gmünder Ersatzkasse. Stefan Dudev (GEK Hauptverwaltung, Gesundheitsanalyse): „Die Zahl von Männern, die wegen Alkoholmissbrauchs stationär behandelt werden, hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt.“ Auch der Anstieg von Krankenhausaufenthalten Jugendlicher wegen überhöhten Alkoholkonsums sei bedenklich. Der Report ist in den GEK-Betreuungsstellen erhältlich oder im Asgard-Verlag, St. Augustin (ISBN 3-537-44030-8).

Starkes Interesse für Arbeitsschutz

Nach einer repräsentativen Umfrage der Messe-Marktforschung GmbH Gelszus gaben mehr als 90 Prozent der Kongresssteilnehmer an, mit den Inhalten der Fachveranstaltung zufrieden oder sehr zufrieden zu sein. Knapp 89 Prozent bezeichneten die „Arbeitsschutz aktuell“ als ideales Forum für den Informationsaustausch.

Auf besondere Zustimmung der Messe- und Kongressbesucher stieß darüber hinaus der ausgeprägte Praxisbezug der Veranstaltung. Auf der begleitenden Fachmesse, an der sich über 280 Unternehmen aus 18 Nationen beteiligten, interes-

sierten sich die Besucher vor allem für das Thema Berufs- und Arbeitskleidung.

Über 10.000 Experten des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes haben vom 13. bis 15. Oktober 2004 die „Arbeitsschutz aktuell“ in den Wiesbadener Rhein-Main-Hallen besucht.

Zum Fachkongress, der in diesem Jahr unter dem Motto „Wege zu einer neuen Kultur“ stand, hatten sich über 1.000 Teilnehmer angemeldet. Zahlreiche Referenten beschäftigten sich mit dem Thema „Arbeitsschutz in Klein- und Mittelbetrieben“.

In den letzten Monaten ertranken:

Manfred Stahmer
im Alter von 49 Jahren

Ronny Andreas Preuß
im Alter von 34 Jahren

DIE BINNENSCHIFFFAHRTS-BERUFGENOSSENSCHAFT
TRAUERT MIT IHREN HINTERBLIBENEN.

● **Kampf gegen Ertrinkungsunfälle**

● **BSBG ließ Film drehen**

● **Auslöseautomat weiter verbessert**

Immer schön an Bord bleiben

„Matrose im Kanal ertrunken“. Diese Mitteilung lässt nicht nur die Mitarbeiter der BSBG jedes Mal aufhorchen, auch das ganze Gewerbe ist betroffen. Betroffen, wenn berichtet wird, dass wieder ein Binnenschiffer durch Ertrinken ums Leben gekommen ist. Noch immer sind es mehrere Fälle pro Jahr. Für die Berufsgenossenschaft ist es seit langen Jahren eine ihrer Hauptaufgaben, Ertrinkungsunfälle zu verhüten. Und es gibt Erfolge: Die Zahl der Toten, die im Wasser ihr Leben ließen, ist rückläufig. Gerade in den letzten Jahren sank diese Zahl besonders deutlich, um über 80 Prozent seit Anfang der 90er Jahre.

Doch neben technischen Verbesserungen wie der Qualitätssteigerung von Rettungswesten und praktischen Hinweisen setzt sich die Berufsgenossenschaft unvermindert durch ihre Aufklärungsarbeit für eine weitere Senkung der Ertrinkungsunfälle ein. Das neueste Mittel ist ein aktuell gedrehter Film. Er steht unter dem Motto „Ertrinken verboten – Wie Binnenschiffer an Bord bleiben“ und behandelt alle Aspekte von Ertrinkungsunfällen. Erhältlich als DVD, kann er den Betrieben in Kürze zur Verfügung gestellt werden. Er ist kombiniert mit Unterweisungsmaterial zum Schutz vor Ertrinken. Der „Fahrensmann“ hat die Dreharbeiten für diesen Film begleitet – er ist ein neuer Anstoß für den unverminderten Einsatz zur Verhütung von Ertrinkungsunfällen.

Dr. Friedrich Füngelings, der Leiter der Präventionsabteilung der BSBG: „Die Zahl der tödlichen Unfälle in der Binnenschifffahrt – überwiegend Ertrinkungsunfälle – liegt zwölf Mal so hoch wie im Durchschnitt der anderen Branchen – das wollen wir ändern.“ Die meisten Ertrinkungsunfälle sind die Folge eines Sturzes von Bord. Wer aber die vorgeschriebenen Sicherheitschuhe trägt, seinen Arbeitsbereich frei von Stolperquellen hält und auf gefährliches Klettern und Springen verzichtet, der hat gute Chancen, nicht zu stürzen. Geländer sorgen für zusätzliche Sicherheit, wenn sie sich auch nicht in allen Bereichen des Schiffes anbringen

lassen (siehe den weiteren Bericht auf dieser Seite).

Und: Weiterhin werden beim Verlassen und Betreten des Schiffes Fehler gemacht. Die Technischen Aufsichtsbeamten wissen: Es muss ein richtiger Landsteg ausgelegt werden. Wer beim Springen an Land ins Wasser fällt, hat keine Chance, da unten allein wieder heraus zu kommen. Es gibt keine Leiter. Dass die BSBG auch weiterhin auf gute Landverbindungen hafenseitig drängen wird, soll nicht unerwähnt bleiben.

Um Stürze zu verhindern, kann bei bestimmten Arbeiten auch das Anleinen oder ein richtiges Sicherheitsgeschirr genutzt werden.

Der Schlüssel zum Überleben ist aber die Rettungsweste. Sie stört heute in ihrer modernen Form nicht mehr bei der normalen Arbeit an Bord. Fällt der Binnenschiffer mit ihr ins Wasser, wird eine Kohlendioxid-Patrone aktiviert und die Weste bläst sich automatisch auf. Außerdem wird der Körper falls nötig gedreht und in eine lebensrettende Lage gebracht. Selbst ein Bewusstloser kann so längere Zeit überleben. Ohne Rettungsweste wird der Gestürzte in wenigen Minuten durch die vollgesogene Kleidung nach unten gezogen. Die Kälte des Wassers tut das Übrige – die Überlebenschance ist nach wenigen Minuten dahin.

Evergreen Rettungsweste

Außerdem steigt die Qualität und das Bedienniveau der Rettungsweste weiter und weiter. So war es nie zuvor einfacher, eine Rettungsweste auf ihre Betriebssicherheit zu prüfen. Hatten die Auslöseautomaten in den Westen in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine Anzahl von Kontrollpositionen, Indikatoren genannt, die in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden mussten, so gibt es jetzt eine ganz neue Lösung. Früher mussten die Anzeigen (Indikatoren), ob in Rot oder Grün, immer durch Öffnen der Schutzhülle und Aufklappen der eigentlichen Weste sichtbar gemacht werden.



Die Gefahren beim Festmachen werden im Film dargestellt.

Nun haben zwei Westenhersteller durch eine einfache und schlichte Lösung diese Kontrolle vereinfacht. In der

schraubt, sondern rastet mechanisch ein (Bajonettverschluss). Einfacher geht es wirklich nicht!

Die beiden Westenhersteller heißen „Sostechnic“ mit den Westen California Professional 150 und California Professional 275 mit dem Automaten Pro 1 F sowie Bernhard Apparatebau GmbH & Co. (Secumar) mit der Window-Rettungswesten-Serie und dem Auslöseautomaten Secumatic 4001 S. Die Sicherheit hat zwar ihren Preis, doch sind die Westen bezahlbar.

Doch die schlichte Wahrheit ist: Die Rettungsweste und generell die persönliche Schutzausrüstung muss getragen werden. Dazu müssen an Bord klare Spielregeln gelten. Ein Vorgesetzter muss sich hier seiner Verantwortung bewusst sein. Auch darauf geht der neue Film der BSBG, der eine Dauer von rund zehn Minuten hat, ein.



Ein Landsteg mit Geländer sorgt für einen sicheren Übergang.



Geländer und Rettungsweste bieten Sicherheit im Gangbordbereich.

Gefährlicher Sturz im Gangbord Geländer bietet den besten Schutz vor Absturz

Die beste Verhütung von Arbeitsunfällen ist die Verhinderung des Stolperns, Rutschens und Stürzens. Hierzu hat die BSBG in den letzten Ausgaben des „Fahrensmann“ viel berichtet und informiert. Mit besonderer Gefahr verbunden ist der Sturz im Gangbord, da der häufig außenbords enden kann, wenn nicht ein Geländer das Schlimmste verhindert.

Dieser wichtige Präventionsansatz wurde von der BSBG und den Sozialpartnern früh erkannt. Neben den schon lange bestehenden Anforderungen an den Gleitschutz in Gangborden wurde 1971 erstmals mit der bekannten „R13-Richtlinie für die Verhütung von Ertrinkungsunfällen“ Geländer- und Schanzkleider für alle Gangborde mit mehr als 50 cm Breite gefordert. In der heute noch geltenden UVV von 1986 „Wasserfahrzeuge mit Betriebsfahrzeugen mit Betriebs-erlaubnis auf Binnengewässern“ wurden die Anforderungen konkretisiert, später auch dahin, dass diese Geländer der Europäischen Norm EN 711 „Geländer für Decks“ aus dem Jahre 1995 entsprechen müssen.

In dieser Norm wird unterschieden zwischen

- Geländern für den Arbeitsbereich,
- Geländern für den Fahrgastbereich.

Geländer für den Arbeitsbereich, also auf Trunkdecks, an-

deren Decks und besonders im Gangbord, können unterschiedlich ausgeführt sein:

- als festes Geländer, meist auf Trunkdecks,
- als umlegbares Geländer, z. B. in Gangborden,
- als losnehmbares Geländer, oft an Arbeitsbühnen oder anderen höher gelegenen Arbeitsplätzen.

Besonders im Fahrgastbereich

Sie haben aber vieles gemeinsam: Eine fallende Person wird, auch wenn sie sich nicht irgendwo festhalten kann (z. B. an einem Hand-

lauf) nicht außenbords fallen und somit dem hohen Risiko des Ertrinkens ausgesetzt.

Geländer bestehen aus Handlauf, Zwischenzug in halber Höhe, Fußleiste und Stützen. Geländer im Fahrgastbereich haben dazu noch eine Feldauskleidung, dass Kinder weder durchschlüpfen noch hochklettern können. Dort sind sie einen Meter hoch, während im Arbeitsbereich 90 cm als Höhe reichen – auch wegen der Notwendigkeit des Übersteigens.

Intakte, den gesamten Verkehrsbereich absichernde und vor allen Dingen gesetzte Geländer sind der beste Schutz vor dem Sturz außenbords.

+++ die Fusion der BSBG +++ die Fusion der BSBG +++

Am 1. Januar wird die BSBG zur BGF

Fusion endgültig vollzogen

Aus der bisherigen Verwaltungsgemeinschaft zwischen der BSBG und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) mit Sitz in Hamburg wird zum 1. Januar eine endgültige Fusion. Für Versicherte und Unternehmer treten damit eine Menge Fragen auf: Welche Neuerungen bringt mir der Zusammenschluss, wo und wer sind meine Ansprechpartner bei Fragen zur Mitgliedschaft? Wohin wende ich mich zukünftig, wenn ich einen Rat bei der Unfallverhütung brauche? Was geschieht mit den Renten, wenn es die BSBG nicht mehr gibt.

Eines sei allen vorweg gesagt: die BSBG löst sich nicht in „nichts auf“, vielmehr wird die neue Berufsgenossenschaft als Rechtsnachfolgerin in alle Rechte und Pflichten der Vorgängerinnen eintreten. Dennoch wird es im Ablauf bestimmter Prozesse Veränderungen geben. Die wichtigsten Fragen dazu und die Antworten darauf bietet der „Fahrensmann“ auf dieser und der folgenden Seite.

Ein wichtiger Grund für die Fusion ist das wirtschaftliche Ungleichgewicht, in die die BSBG durch die strukturellen Veränderungen im Gewerbe zu geraten drohte. Viele Unternehmer, so zum Beispiel die im Verein Harener Binnenschiffer zusammengeschlossenen, interessieren sich deshalb auch für die finanziellen Fragen der Vereinigung und fragen:



Werden sich die Beiträge in 2005 verändern und in welche Richtung?

Zunächst ändert sich am 1. Januar 2005 nichts. Durch die Fusion an sich wird es keine Beitragsveränderungen geben. Die Abrechnung des Haushaltes der BGen erfolgt jeweils nachträglich, d.h. nach der Abrechnung des gesamten Aufwands. Zur Finanzierung der laufenden Ausgaben werden Vorschüsse für das aktuelle Geschäftsjahr berechnet. Die Abrechnung der Umlage für das Jahr 2004 erfolgt diesmal im April 2005. Zeitgleich erfolgt die Erhebung des Vorschusses 2005.

Veränderungen kann es geben, weil zum 1. Januar 2005 ein neuer Gefahrtarif der dann fusionierten Berufsgenossenschaften in Kraft tritt und die Verhältnisse unter den

Gewerbebezügen sich verändert haben. Die Last der Güterschiffahrt bildet aber nach wie vor die Obergrenze. Die Bescheide über die Neuveranlagung der Unternehmen werden Anfang 2005 versandt.

Neu: Künftig sechs Raten

Gibt es auch bei der BGF Vorschussraten auf den Beitrag?

Ja, die BGF gewährt allen Mitgliedsbetrieben grundsätzlich sechs Vorschussraten. Neu ist: Der erste Vorschuss wird am 15. Mai fällig und es gibt sechs Vorschussraten. Voraussetzung für die Gewährung der Vorschussraten ist, dass für das Unternehmen kein laufendes Vollstreckungsverfahren anhängig ist. Für Forderungen, die kleiner als 330 Euro sind, werden generell keine Raten gewährt. Diese günstige Regelung gilt dann selbstverständlich auch für die Unternehmen der bisherigen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Am sinnvollsten ist die Teilnahme am Lastschrifteinzugsverfahren.

Fälligkeit des 1. Vorschusses: 15. Mai 2005

Kennt auch die BGF Zuschläge oder Nachlässe, und wie sind diese geregelt?

Ja, auch die BGF wendet ein so genanntes Beitragsausgleichsverfahren an. Dieses sieht Nachlässe und Zuschläge vor. Unternehmen, deren eigene Unfallbelastung mindestens zehn Prozent unter der durchschnittlichen Unfallbelastung aller Unternehmen liegt, erhalten fünf Prozent Nachlass auf ihren Umlagebeitrag.

Unternehmen, bei denen die eigene Unfallbelastung nicht mindestens zehn Prozent unter der durchschnittlichen Unfallbelastung aller Unternehmen liegt, werden Zuschläge auf



Betriebe des straßengebundenen Verkehrsgewerbes bilden die größte Gruppe bei den Mitgliedsbetrieben der BGF.

den Umlagebeitrag auferlegt. Diese betragen 110 Euro für jeden Arbeitsunfall, der eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen verursacht zusätzlich 550 Euro für jeden Arbeitsunfall, für den die BGF erstmals eine Rentenleistung erbringen musste.

Nachlässe bei der BGF

Wer ist – außer den Schiffahrtsbetrieben – noch bei der BGF versichert?

Die BGF ist darüber hinaus zuständig für das gesamte straßengebundene Verkehrsgewerbe mit seinen Einrichtungen (z.B. Güterkraftverkehr, Kraftwagenspedition, Müllabfuhr, Abfallentsorgung, Busunternehmen, Taxen- und Mietwagenunternehmen, Fahr-

schulen), den Flugverkehr mit seinen Einrichtungen (z.B. Luftfahrtunternehmen, Fliegerschulen) und die jeweils artverwandten Unternehmen.

An wen kann ich mich wenden, wenn ich Fragen im Zusammenhang mit meiner Mitgliedschaft und den Beiträgen habe?

Voraussichtlich bis Mitte April 2005 werden die Unternehmen der BSBG von den Mitarbeiter/innen in Duisburg betreut. Ab Mai 2005 sind Ihre Ansprechpartner dann die Mitarbeiter der Mitgliederabteilung der BGF in Hamburg (Telefonnummer der Zentrale: 0 40/39 80-0).

Auf den Beitragsbescheiden, die Ihnen im April 2005 zugehen werden, finden Sie die Namen und Durchwahlnummern der Ansprechpartner/innen.



Die BGF versichert auch die private Müllabfuhr.

Zahlen und Fakten zur neuen BGF

Während die BSBG eindeutig zu den kleinen BGen zu rechnen ist, ist die BGF, was ihre Größe betrifft, eher dem Mittelfeld der BGen zuzuordnen. Nahezu 173.000 Mitgliedsbetriebe mit rund 1,3 Millionen Vollarbeitnehmern waren in 2003 bei ihr versichert. Der Schwerpunkt liegt im straßengebundenen Güter- und Personenverkehr. Die Mitgliedsunternehmen brachten eine Umlagesumme von 478 Millionen Euro für die Eigenumlage der BGF auf. Die Hauptaufwendungen lagen bei den Rentenleistungen und bei der Heilbehandlung. Dafür wurden in 2003 circa 88 Prozent der Haushaltssumme aufgewendet.

Doch trotz einer erfolgreichen Präventionsarbeit wurden in 2003 in Mitgliedsbetrieben der BGF nahezu 60.000 Unfälle verursacht, Tendenz fallend.

Nahezu 2.000 Unfälle waren so schwer, dass eine Unfallrente gezahlt werden musste. Dies entspricht einer Quote



Bleibt Hauptgeschäftsführer: Heino W. Saier.

von 1,5 pro 1.000 Vollarbeitnehmern. Bei der BSBG liegt diese Quote bei 2,16. 150 Beschäftigte verloren durch einen Arbeitsunfall ihr Leben. Bei der BSBG waren es vier. Der Schwerpunkt der tödlichen Unfälle liegt bei der BGF bei den Unfällen im Straßenverkehr und bei der BSBG bei den Ertrinkungsfällen.

Beide BGen widmen den Unfallschwerpunkten großes Interesse und nutzen bei der Bekämpfung der jeweiligen Hauptunfallsachen außergewöhnliche und kreative Wege. Zu nennen sind hier bei der BSBG die hier immer wieder beschriebenen Aktivitäten zur Verhinderung von Ertrinkungsunfällen. Bei der BGF entwickelt man zahlreiche Aktivitäten zur Verhinderung von Unfällen im Straßenverkehr: Fahrtsicherheitstrainings, Gurtkampagne, Ladungssicherung, Programme gegen Stress sowie „Gesund und sicher am Arbeitsplatz Lkw“ und im Bus sowie Maßnahmen zur Qualifizierung von Transporterfahrern.

Eine weitere Gemeinsamkeit zeichnet beide BGen aus. Ihre Versicherten arbeiten zu einem großen Teil nicht an stationären Arbeitsplätzen, sondern sie sind mit ihren Arbeitsmitteln (Lkw, Bus, Flugzeug, Schiff) ständig unterwegs, was entsprechende Berücksichti-

gung bei der Betreuung finden muss.

Die Hauptverwaltung der BGF hat ihren Sitz in Hamburg. Von dort erfolgt zentral die Mitgliederverwaltung. In sieben Bezirksverwaltungen (Hamburg, Berlin, Hannover, Wuppertal, Wiesbaden, Dresden und München) werden die Versicherten nach einem Arbeitsunfall betreut und die Unfälle dezentral bearbeitet.

Sowohl in der Hauptverwaltung wie auch in den Bezirksverwaltungen und in zwei Außenstellen arbeiten Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes. Sie beraten und betreuen die Mitgliedsbetriebe in allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie der Verhinderung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren. Das Sachgebiet Binnenschiffahrt wird wie bisher in Duisburg, das der Bezirksverwaltung Wuppertal zugeordnet ist, im Gebäude der BSBG, zu finden sein.



Ebenfalls bei der BGF versichert: Luftfahrtunternehmen und ihre Einrichtungen.

+++ die Fusion der BSBG +++ die Fusion der BSBG +++

Zuständigkeiten im Arbeitsschutz bleiben erhalten

Technische Aufsichtsbeamte weiter Ansprechpartner

Ein wichtiges Aufgabenfeld einer Berufsgenossenschaft ist die Prävention und hier die Beratung und Unterstützung ihrer Mitglieder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Arbeitsschutz. Kennzeichen der Tätigkeit der Mitgliedsunternehmen ist nicht nur der ständige Ortswechsel, sondern der Umgang mit einer bestimmten Technik. Bei Fragen zum Arbeitsschutz brauchen Sie daher kompetente Ansprechpartner, die sich mit der Technik und den Gegebenheiten an Bord auskennen. Wird es sie weitergeben?

Welche Mitarbeiter sind ab Januar für die Binnenschifffahrt zuständig und bleiben diese so vor Ort wie bisher?

Hieran ändert sich durch die Fusion nichts. Der Ihnen bekannte Technische Aufsichtsbeamte der heutigen Binnenschifffahrts-BG ist auch weiterhin mit seinem speziellen Fachwissen für Ihr Unternehmen zuständig. Die regionalen Zuständigkeiten bleiben erhalten: Es wird also in Hamburg, Berlin, Magdeburg, Haren, Duisburg, Eitelborn für den Großraum Koblenz und Mannheim weiter Technische Aufsichtsbeamte geben, die für Binnenschifffahrts-Betriebe zuständig sind. Einzelheiten können Sie im Internet nachlesen. Die BSBG hat in den letzten Jahren sogar drei neue Diplom-Ingenieure eingestellt und zu TAB'en ausbilden lassen, um eine bedarfsorientierte Betreuung der Binnenschifffahrts-Betriebe auch nach der Fusion sicherzustellen.

Dezentrale Struktur

Wird es weiterhin eine Zusammenarbeit mit den Schiffsuntersuchungskommissionen (SUKen) geben?

Auch hier ändert sich durch die Fusion nichts. Die TAB'en der heutigen BSBG – das gilt auch für die drei neuen – bleiben aufgrund ihrer Ausbildung auch weiterhin Sachverständige in den SUK'en.

Gelten die Unfallverhütungsvorschriften weiter?

In der „neuen“ BGF gelten alle Unfallverhütungsvorschriften weiter, die schon heute nur bei der BGF, nur bei der BSBG oder bei beiden gelten. Dadurch wird zwar formal die Zahl der UUV'en zunächst grö-

UUV gelten alle weiter

ßer, aber in der Praxis sind in den Unternehmen – also auch in denen der Binnenschifffahrt – nur diejenigen Vorschriften anzuwenden, die im jeweiligen Betrieb notwendig sind. Somit kommen keine zusätzlich zu beachtende Unfallverhütungsvorschriften auf Sie zu. Außerdem wurden zum Jahresende einige UUV'en außer Kraft gesetzt, sodass insgesamt nicht mehr Vorschriften zu beachten sind.

Wie wird zukünftig die BGV A2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ aussehen?

Die neue Unfallverhütungsvorschrift tritt nicht nur bei der fusionierten BGF, sondern auch bei allen anderen Berufsgenossenschaften Anfang nächsten Jahres in Kraft. Sie ist zum einen die Zusammenfassung der beiden bislang getrennten UUV'en zum gleichen Thema. Zum anderen regelt sie insbesondere die Betreuung der Betriebe mit bis zu 30 Mitarbeitern neu: Neben der so genannten Regelbetreuung mit fest vorgegebenen Einsatzzeiten für Betriebsärzte und Fachkräfte – die weiterhin unverändert für alle größeren Betriebe gilt – haben diese kleineren Unternehmen die Möglichkeit, sich individuell im Rahmen eines Alternativmodells betreuen zu lassen. Hier kommt dann auch der schon vor einigen Jahren vorgestellte Fernlehrgang für Binnenschiffer zum Tragen. Über Einzelheiten wird in einer der kommenden Ausgaben des Fahrensmanns berichtet. Bitte beachten Sie auch den Beitrag von Herrn Saier auf Seite 7 dieser Ausgabe.



Die Seminare der BGF stehen auch Binnenschifffahrts-Unternehmen offen.

Wie sind die arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen zukünftig geregelt?

Hier ändert sich nichts. Das flächendeckende Netz der zugelassenen Arbeitsmediziner steht auch weiterhin für Ihre arbeitsmedizinische Betreuung und die Ihrer Mitarbeiter zur Verfügung. Sofern Sie an den AMD/ASD angeschlossen sind, sind die damit verbundenen Kosten über Ihren Umlagebeitrag zum AMD/ASD abgegolten.

Welche Regelungen gelten für die Ausbildung von Ersthelfern?

Die am 1. Januar 2004 in Kraft getretene UUV „Grundsätze der Prävention“ regelt hierzu, dass ein Ersthelfer vorhanden sein muss, wenn zwei oder mehr Personen am Arbeitsplatz anwesend sind. Die Ausbildung und die alle zwei Jahre notwendige Nachschulung wird auch weiterhin von den bekannten Institutionen auf Kosten der Berufsgenossenschaft durchgeführt.

Wie sieht es mit dem Schulungsangebot für Mitarbeiter aus Binnenschifffahrts-Betrieben aus?

Sie haben zukünftig die Möglichkeit, Mitarbeiter zu allen Schulungen der BGF, die Themen aus Ihrem Unternehmen betreffen, zu schicken. Es werden aber auch weiterhin in gewohntem Umfang Schulungen angeboten, die speziell für Binnenschifffahrtsunterneh-

men wichtig sind, wie zum Beispiel Schulungen für Fahrgastschiffer. Die Teilnahme Ihrer Mitarbeiter an allen Seminaren ist wie bisher für Sie nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden: Die BGF trägt die Kosten der An- und Abreise und der Unterbringung sowie die Referentenkosten. Sie tragen weiterhin ausschließlich die Lohnfortzahlung für den Zeitraum des Seminars.

Wird es den Fahrensmann weiter geben?

Ja, der Fahrensmann wird Sie auch zukünftig mit allen Informationen rund um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt informieren. Allerdings wird es bei der BGF weitere Informationsmöglichkeiten geben. Das offizielle Mitteilungsblatt der BGF ist die Zeitschrift „SicherheitsPartner“. Sie erscheint achtmal im Jahr im Verlag Heinrich Vogel in der „Verkehrsrundschau“. Diese erhalten alle Mitgliedsunternehmen automatisch zugestellt. Dort werden zukünftig auch alle offiziellen Veröffent-



Der neueste Gewerbebezug bei der BGF: Die Binnenschifffahrt.

Renten und Leistungen sicher

BGF tritt Nachfolge der BSBG an

Auch Renten- und Leistungsbezieher stehen in engem Kontakt zu ihrer BG. Wird die Fusion auch für diesen Personenkreis Veränderungen mit sich bringen?

bleibt der Anspruch auf bestimmte Leistungen bestehen?

Durch die Fusion wird sich keine Änderung bei den bereits festgestellten Leistungsansprüchen ergeben. Lediglich eine kleine Anpassung ist erforderlich, da laufende Leis-

aktenzeichen der BGF vergeben wird. Den Mitarbeitern der Berufsgenossenschaft sind beide Aktenzeichen bekannt. Sollten Sie bei einem Anruf das Aktenzeichen nicht griffbereit haben, können Ihnen die Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft auch mit Hilfe Ihres Namens sowie Ihres Geburts- und Unfalldatums weiterhelfen.



Renten und Leistungen

tungen (insbesondere Renten) über den Postrenten-Service zukünftig nicht mehr im Auftrag der BSBG, sondern im Auftrag der BGF vom Postrentendienst ausgezahlt werden und daher das Postrentenzeichen entsprechend geändert werden muss.

Ändern wird sich aus organisatorischen Gründen auch das Aktenzeichen. Das bedeutet, dass neben dem bekannten BSBG-Aktenzeichen ein neues

Wohin muss ich einen Unfall melden?

Für Unfälle, die bis zum 31. Dezember 2004 eintreten, ist noch die Hauptverwaltung der BSBG in Duisburg der Ansprechpartner. Später werden diese Unfälle von der BGF weiterbearbeitet. Ansprechpartner ist dann die Außenstelle Duisburg, die organisatorisch

der BGF-Bezirksverwaltung Wuppertal zugeordnet ist. Sie ist unter der „alten“ BSBG-Anschrift zu erreichen.

Für Unfälle, die ab dem 1. Januar 2005 neu eintreten, ist die für Ihr Unternehmen regional zuständige Bezirksverwaltung (BV) der BGF zuständig. Die örtliche Zuständigkeit orientiert sich am Unternehmenssitz. Sie finden Ihre zuständige Bezirksverwaltung im Internet. Sie wird allen Unternehmen aber auch noch schriftlich mitgeteilt. Bitte schicken Sie Ihre Unfallmeldung dann an die dort angegebene Adresse der BV.

Berufskrankheiten werden ab dem 1. Januar 2005 ausschließlich von der Bezirksverwaltung Hamburg der BGF, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg, bearbeitet.

Selbstverwaltung bleibt

Wird es auch in der neuen BG eine Vertretung durch Praktiker des Gewerbes (Selbstverwaltung) geben?

Ja, auch in der neuen BG werden der Vorstand und die Vertreterversammlung paritätisch besetzt sein. Vertreter der Arbeitgeber und Vertreter der Versicherten treffen alle wichtigen Entscheidungen der neuen BG. Ihre Arbeit wird in den Ausschüssen vorbereitet und diskutiert.

Wird die Arbeit des Präventionsausschusses fortgeführt?

Der Präventionsausschuss der heutigen BSBG hat die Aufgabe, Fragen der Unfallverhütung, des Gesundheitsschutzes und der Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in der Binnenschifffahrt zu beraten und Vorschläge für Maßnahmen der Prävention zu unterbreiten. Diese Arbeit wird auch zukünftig weitergeführt: Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten aus den Betrieben der Binnenschifffahrt werden sich als Unterausschuss Binnenschifffahrt in den Arbeitssicherheitsausschüssen des Vorstandes und der Vertreterversammlung der BGF auch zukünftig diesen Aufgaben widmen.



Die Hauptverwaltung der BGF befindet sich in Hamburg, im Stadtteil Ottensen, unweit des Hafens. Dort wird ab 2005 zentral die Mitgliederverwaltung erfolgen.

UNFALL- Chronik

Wie es in der Vergangenheit der Fall war, entstammt die Unfall-Chronik auch diesmal wieder den Unfallanzeigen und ärztlichen Unfallmeldungen, die bei der BSBG eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Original-Meldung wiedergegeben.

★

Der Schiffsführer ist bei einem Gang über das Schiff mit dem rechten Fuß umgeknickt, gestürzt und dabei mit dem Gesicht gegen einen Mast und mit dem Knie auf den Boden geschlagen.

★

Beim Anlegemanöver eines Fahrgastschiffes wurde dem Matrosen aufgrund starken Windes das Festmachtau durch die Hand gerissen und verletzte dabei die Hand.

★

Beim Auffischen eines Reibholzes mit dem Peekhaken kam der Bootsmann zu Hilfe, was von dem Schiffsführer nicht bemerkt wurde. Der Schiffsführer zog das Reibholz aus dem Wasser und stieß mit dem Knauf vom Peekhaken gegen die Zähne des Bootsmannes. Dabei brachen Teile der Kronen ab.

★

Beim Schlauchschellen nachstellen mit einem Schraubenzieher ist der Maschinist abgerutscht und hat sich dabei zwischen Daumen und Zeigefinger in die Hand gestochen.

★

Der Koch befand sich auf einem Fahrgastschiff als dieses gegen eine Uferwand prallte. Der Koch wurde gegen eine Wand geschleudert und erlitt Prellungen.

★

Der Matrose klopfte einen Pumpendeckel lose. Dabei sprang der Pumpendeckel auseinander. Beim nächsten Schlag mit dem Hammer verfehlte der Matrose den Schlag und rutschte mit dem Hammer in das Loch. Dabei zog er sich Schnittwunden an der Hand zu.

★

Beim Umstellen des Generators im Maschinenraum rutschte der Matrose aus und verletzte sich am Daumen.

★

Beim Hinaufgehen der Steuerhaus-treppe stolperte der Schiffsführer und verlor das Gleichgewicht. Er versuchte den Sturz abzufangen und fiel mit dem Gesicht auf die Hand. Dabei verlor er zwei Zähne.

★

Aufgrund hoher Passagierzahl und demzufolge vieler Essensbestellungen kam ein wenig Stress in der Küche auf. Dabei goss sich die Köchin heiße Suppe über die Hand.

★

Auf dem Schiff im Maschinenraum bei Arbeiten am Motor hat sich der Schiffsführer mit dem Unterarm am Auspuff der Hauptmaschine verbrannt.

★

Beim Durchtrennen eines Profils-eisens mit dem Winkelschleifer ist der Hafenarbeiter abgerutscht und hat sich dabei den rechten Unterarm verletzt.

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. 6: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn; S. 8: Tourist-Information Titisee-Neustadt

Tipps für einen „Sicheren Auftritt“

Gerade bei Feuchtigkeit gilt Vorsicht

Herbst und Winter sind gekommen und damit Gefahren für einen sicheren Auftritt. Der Sommer ist längst vorbei. Mit ersten Nachfrösten ist die kalte, nasse und dunkle Jahreszeit angebrochen. Die bunten Blätter auf den Bäumen sind herrlich anzusehen, aber nass am Boden liegend machen sie jedem Fußgänger den sicheren Auftritt schwer.

Schuhe mit gutem Profil

Fußwege zum Beispiel auf Straßen, Betriebsgeländen und Kaianlagen, die sonst sicher begangen werden können, verwandeln sich durch feuchtes Laub in gefährliche Rutschbahnen. Fallende Blätter können sich auch auf die Verkehrswege an Bord verirren und rutschhemmende Bodenbeläge unwirksam machen.

Darum empfiehlt sich, draußen immer festes Schuhwerk zu tragen. Es ist nun höchste Zeit, abgenutzte Schuhe beiseite zu stellen und diese durch neue, mit gut profilierten Sohlen zu ersetzen.



Wenn die Tage kürzer werden, müssen viele Wege in Dämmerung oder Dunkelheit gegangen werden. Nicht immer sind Wege so gut beleuchtet, dass man Stolper-, Rutsch- und Sturzgefahren leicht erkennen kann. Regen und Schneefall können die Wahrnehmung von Gefahren zusätzlich einschränken.

Wenn es in einer klaren Nacht gefroren hat, ist am folgenden Morgen besondere Vorsicht beim Gehen angebracht. Teile eines Weges, die im Schatten der Morgensonne liegen, können noch gefroren und glatt sein, während die sonnigen Abschnitte schon getaut und griffig sind.

Darum nehmen Sie sich mehr Zeit für die Wege, die Sie zurücklegen. Denn in der Ruhe liegt die Kraft, die gesunde Knochen schafft!

Hand an den Handlauf

Auch wenn es in den Hosentaschen so schön warm ist: Auf Treppen und Gangborden geht man sicherer mit einer Hand am Handlauf. Damit lässt sich manches Ausrutschen verhindern – und ein folgenschwerer Sturz.

Praxisvertreter werden bestimmt Wahl zur Selbstverwaltung

Gleich nach der Fusion werden die ersten Schritte für die Sozialwahl bei der „neuen“ BGF eingeleitet. Begonnen wird mit der Bestellung des Wahlausschusses. Dieser bereitet dann die Wahlausschreibung vor, die bis zum 21. Januar 2005 erfolgen muss.

Die Wahlausschreibung wird im offiziellen Mitteilungsblatt der BGF, der VerkehrsRundschau (Ausgabe 1/2005) und in der Zeitschrift Binnenschiffahrt veröffentlicht. Über den weiteren Ablauf der Wahlen informiert der unten abgedruckte Wahlkalender. Danach ist ein weiterer wichtiger Termin der 9. März, dann müssen bis spätestens 18.00 Uhr die Vor-

schlagslisten beim Wahlausschuss eingegangen sein.

Für Rückfragen steht Ihnen der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen unter der Telefonnummer 040/39801159 (Fr. Böttcher) zur Verfügung.

Bis zur Neuwahl der Organe wird es kein Vakuum geben. Vielmehr werden die Vertreter beider Berufsgenossenschaften die neue Vertreterversammlung und den neuen Vorstand bilden. Sie werden dazu von der Aufsichtsbehörde, dem Bundesversicherungsamt (BVA) bestellt. Dazu hat die Vertreterversammlung auf ihrer letzten Sitzung einen Vorschlag an die Aufsichtsbehörde gemacht.

Wahlkalender	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
Entscheidung des Wahlausschusses über die Zulassung von Vorschlagslisten, Listenzusammenlegungen und -verbindungen einschließlich über die Reihenfolge der Listen auf dem Stimmzettel	31. März 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

Entscheidend ist Ihr Einsatz als Arbeitgeber

Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier zur neuen UVV „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“

Die neue Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A 2) soll am 1. Januar 2005 in Kraft treten. Lange ist darüber gerungen worden, wie die Regeln, die in der Industrie und im gewerblichen Mittelstand zu deutlichen Verbesserungen der Sicherheitskultur geführt haben, auf die Verhältnisse bei kleinen Unternehmen übertragen werden können. Jetzt haben die Vertreterversammlungen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft am 17. November 2004 eine neue Unfallverhütungsvorschrift beschlossen. Sie soll, wenn das weitere Verfahren zügig zu Ende geführt werden kann, am 1. Januar 2005 in Kraft treten.

Aber worum ging es eigentlich? Ein wesentlicher Beschwerdepunkt lässt sich in der Frage zusammenfassen: Welchen Nutzen haben Betriebsärzte und sicherheitstechnische Beratung überhaupt? Diese Frage wird in Europa in allen Ländern der Gemeinschaft in gleicher Weise beantwortet: Der Arbeitgeber ist derjenige, der dafür sorgen muss, dass Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit seiner Beschäftigten nicht beeinträchtigt werden. Die Beschäftigten sind verpflichtet, die vorgegebenen Regeln und Normen zu beachten.

Auch wenn es manchmal nicht so scheint, die Arbeitswelt ist komplizierter geworden: Das betrifft die Materialien, mit denen umgegangen wird, die Arbeitsverfahren, die Technik die zum Einsatz kommt, die zunehmenden psychischen Belastungen. Guter Rat von Fachleuten ist also durchaus nötig und angebracht, um den erreichten Stand zu halten und wohl-

möglich zu verbessern. Ohne permanente Anstrengung aller Beteiligten, der Unternehmer, der Beschäftigten, der Unfallversicherungsträger, des Gesetzgebers, würde das hohe Maß an Arbeitssicherheit, das wir erreicht haben, nicht zu halten sein.

Der Grundsatz, dass sich der Arbeitgeber um diese Fragen kümmern muss, ist nicht aufgegeben worden. Geändert hat sich das Verfahren, um diesen Stand zu halten. Beklagt wurde vielfach, dass dem Unternehmer zu wenig Wahlmöglichkeiten bleiben, wie er die gesetzlich vorgegebenen Pflichten erfüllen kann. Hier ist eine entscheidende Verbesserung eingetreten. Nach wie vor kann der Unternehmer selbst durchzuführen, das Gesundheitsmanagement im Betrieb zu verstärken. Er kann, wenn er sich selbst um die Auswahl geeigneter Personen nicht kümmern will, diese Aufgaben auf einen qualifizierten überbetrieblichen Dienst übertragen oder sich dem Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst anschließen, den die BGF für Betriebe mit nicht mehr als 30 Beschäftigte installiert hat. Für den ASD sind erfahrene Fachkräfte zur Unterstützung und Beratung der Unternehmen verpflichtet worden.

Neu ist bei der BGF und der BSBG, dass der Unternehmer auch selbst in Schulungsveranstaltungen gehen kann, um seinen Kenntnisstand auf den neuesten Stand zu bringen, um dann von Fall zu Fall zu entscheiden, wann er Beratungsbedarf hat. Das setzt allerdings die Teilnahme an Schulungen voraus, über die wir in den nächsten Heften

berichten werden. Nach der erfolgreichen Teilnahme an einer ersten mindestens 1-tägigen Grundschulung und der Verpflichtung, weitere Schulungseinheiten zu absolvieren, kann eine Befreiung von der bisher gewählten Beratungsform für Betriebe bis zu 30 Mitarbeitern ausgesprochen werden. Für Binnenschiffer, die ihren Lebensmittelpunkt auf ihrem Schiff haben, ist auch das Absolvieren eines Fernlehrgangs möglich.

Mit diesem Beschluss wollen die Vertreterversammlungen beider Berufsgenossenschaften dem Vorwurf begegnen, dass bei unseren Berufsgenossenschaften die Unternehmer nicht in der Lage seien, das für sie geeignetste Verfahren selbst auszuwählen. Die Wahlfreiheit ist nun größer geworden. In kleinen Betrieben kann nach wie vor Einsatzzeit kumuliert werden, wenn der Beratungsbedarf nicht in jedem Jahr vorhanden ist. In Betrieben bis zu 10 Vollarbeitern ist die Flexibilität noch zusätzlich erhöht worden.

Ich wünsche Ihnen jedenfalls, dass Sie in Ihrem Bemühen, die Zahl der Arbeitsunfälle zu reduzieren weiterhin so erfolgreich sind, wie dies in den letzten drei Jahren der Fall waren. Auf diese Weise kann es uns mittelfristig gelingen auch weiterhin die Kosten im Griff zu behalten und vielleicht eines Tages wieder zu einer Reduzierung der Beiträge zu kommen. Das wünsche ich Ihnen im Interesse all Ihrer unversehrten Mitarbeiter sehr und hoffe, dass wir in einem erfreulichen Jahr 2005 einen neuen Anfang in dieser Angelegenheit machen werden.

Willkommen an Bord!



Der „Schmonzel“, der Sympathieträger der BGF, der in vielen Medien auch bei schwierigen Themen für ein Schmonzeln sorgt, wird zukünftig auch bei den Mitgliedsbetrieben der Binnenschiffahrt für Sympathie sorgen. Willkommen an Bord, Schmonzel!

Impressionen von unseren Binnenseen

Wintervergnügen pur am Titisee

Und auch in den anderen Jahreszeiten lockt der Schwarzwald

Fragt man Freunde und Bekannte nach dem Titisee, fällt die Antwort einhellig aus: „Wunderschön ist es dort und überhaupt der Schwarzwald...“ Das Schwärmen über diese schöne Region will kein Ende nehmen. Es lohnt sich, heute den Schwarzwald wieder zu entdecken – und mit ihm den Titisee.

Der Schwarzwald als länglicher Streifen im Dreiländereck Deutschland, Frankreich und Schweiz ist ein dicht bewaldetes Mittelgebirge und teilt sich in den Nord- und Südschwarzwald. Im Süden liegt mit ca. 333.000 ha der größte Naturpark Deutschlands.

Nach Abholzung und Naturkatastrophen hat für den Baumbestand wieder eine Trendwende eingesetzt. Nach neuesten Studien nimmt der Wald stellenweise wieder bis über 80 Prozent der Fläche ein. Doch wer jetzt nur an dunkle Tannen und Fichten denkt, irrt

sich. Es handelt sich um eine bunte Mischbewaldung.

Mit dem Schwarzwald kann auch der nicht Vielgereiste einiges verbinden. Manches ist unterhaltsam wie die Sendung „Schwarzwaldklub“, die wirklich Fernsehgeschichte schrieb und das Glottertal auch touristisch attraktiv machte. Und wer kennt nicht die berühmte Schwarzwälder Kirschtorte – zubereitet mit „Echt Schwarzwälder Kirschwasser“ – und den Schwarzwälder Schinken.

Nun kommen wir zum Titisee. Das Wasser liegt sehr

schön, 858 Meter hoch zwischen waldigen Hängen – an der einen Seite das Feldberg-Massiv, an der anderen der Hochfirst. Er ist ein Natursee, ein Überbleibsel aus der Eiszeit, der im Osten durch den Seebach gespeist wird und seinen Abfluss im Norden durch den Gutach hat. Als „Titisee“ wurde er im Jahre 1095 erstmalig urkundlich erwähnt. Er ist etwa zwei Kilometer lang und bis zu 750 m breit. In knapp anderthalb Stunden lässt sich der See gemütlich umrunden oder, wenn es die Minusgrade erlauben, steht der gesamte Titisee zum Kurvenlaufen auf Schlittschuhen zur Verfügung.

Schnee ist meist garantiert

Doch auch die anderen Wintersportarten finden ideale Bedingungen: Ski-Alpin, Snowboard, Langlauf, Eisstockschießen, Rodeln für groß und klein, Wandern auf schneeeräumten Wegen, Pferdeschlitten- und Kutschfahrten. Und wer das Exotische liebt, der probiert vielleicht einmal eine Schneeschuhhexkursion aus, geht Eis-tauchen im Schluchsee oder nimmt an einem Schlittenhunderennen teil.



Der Titisee im Herbst.

Bekannt ist die Region drumherum für seine vielen Mineralquellen, die zur Gründung von zahlreichen Kurorten, wie z. B. Baden-Baden oder Wildbad, führten, die typischen Bauernhäuser, den Bollenhut und nicht zuletzt durch die Kuckucksuhr, die seit 250 Jahren hier hergestellt und verkauft wird.

Höchster Berg ist im Schwarzwald der Feldberg mit 1493 m Höhe ü. NN. Das Klima wird durch kühle Sommer und schneereiche Winter geprägt, so dass hier das Thema Wintersport groß angesagt ist. Gerade das Gebiet um den Titisee ist als Wintersportgebiet bekannt und beliebt. Vom 21. bis 23. Januar 2005 wird in Titisee-Neustadt bereits zum vierten Mal das FIS Welt-Cup-Ski-springen ausgetragen.



Schwarzwälder Uhren-Zentrum.



Der Titisee bietet auch im Winter Freizeitmöglichkeiten.

Die letzten Worte des Pfarrers waren verklungen. Noch einen Augenblick standen die Trauergäste schweigend um die offene Grube. Francesco Volpin betrachtete aufmerksam die Anwesenden, konnte aber nichts Auffälliges bemerken. Soeben war sein Freund Romano Barchi begraben worden. Aber Romano war keines natürlichen Todes gestorben: er war ermordet worden.

Wochen vergingen, Francesco Volpin hatte gewisse Vorbereitungen getroffen. Als er in diesem Augenblick den Kapitän seiner Jacht anwies, die Anker zu lichten und auszulaufen, wusste er, dass er den Mörder seines Freundes an Bord und in der Hand hatte.

Seine Gäste hatten es sich in der geräumigen Salonkabine bequem gemacht. Seine Gäste – Luigi Cavallini, der Neffe des Ermordeten, Giovanni Falabella, Romanos Geschäftspartner und Natale Falcone, sein langjähriger Diener.

Volpin hielt ihren fragenden Blicken stand. „In einer Stunde, Signori“, sagte er, „werden Sie alles erfahren. Bis dahin fühlen Sie sich hier bitte wie zu Hause.“ Mehr als ein Monat war seit dem Mord an Romano vergangen – und die Polizei hatte nichts erreicht. Barchi war erschossen worden, in seinem eigenen Haus. Drei Personen waren um diese Zeit anwesend gewesen – die gleichen drei Personen, die sich nun an Bord befanden. Alle drei hatten sie aus Barchis Tod ihren Nutzen gezogen: Luigi, der Neffe, war Universalerbe geworden;

Falabella war dem geschäftlichen Ruin entgangen, weil Romano Barchi aus dem gemeinsamen Geschäft aussteigen wollte. Und schließlich auch der Diener Natale Falcone, der seine Spielschulden mit einem Scheck bezahlt hatte, der Barchis nachgeahmte Unterschrift trug, war einer Anzeige und der Verurteilung wegen Urkundenfälschung und Betrug entgangen. Alle drei waren von der Polizei verdächtigt und mehrfach gründlich verhört worden, doch der Täter wurde nicht ermittelt. Schließlich hatte Volpin die Sache selbst in die Hand genommen. Und weil sein Verfahren, einen Mörder zu überführen, bestimmt nicht die Billigung des Gesetzes gefunden hätte, hatte er seine Jacht und die offene See zum Schauplatz seines Gerichtsverfahrens gewählt. In gleich lautenden Briefen waren die in Frage kommenden Personen zu einer Aussprache an Bord geladen worden, um – wie es in den Briefen hieß – endlich Klarheit in den „Fall Barchi“ zu bringen.

Als Volpin jetzt den Anker fallen hörte, füllte er seine Lungen mit der würzigen Luft und ging in den Salon. „Sie wollen wissen“, begann er, „was ich vorhabte. Der Mörder meines Freundes Romano ist hier an Bord, und ich werde ihn überführen.“ Er beobachtete scharf die Gesichter. „In spätestens einer Stunde werde ich das Geständnis des Mörders in Händen halten.“ Die drei saßen wie erstarrt da. Er griff in seine Jackentasche und zog eine Pis-



In einer Stunde

VON LUCA FAVARATO

tole heraus. Er entsicherte sie und legte sie sich auf die Knie. „Ich gehe von der Voraussetzung aus, dass jeder Mörder im Grunde ein Feigling ist. Angesichts des Todes wird er weich.“

Und der Tod ist ihm sicher – wenn er nicht gesteht. Ich kenne kein Mitleid und keine Gnade. Niemand wird mich hindern, das auszuführen, was ich mir vorgenommen habe. Und rechnen Sie nicht auf Hilfe von außen. Niemand wird uns stören. Ich werde –“, und bei diesen Worten hob Volpin die Pistole hoch und zielte auf Giovanni Falabella – „naheinander jeden von Ihnen er-

schießen, bis ich auf den stoße, der, um der Kugel zu entgehen, den Mord gesteht. Der Mörder hat von mir nichts zu befürchten. Ich werde ihn lediglich dem Gericht ausliefern. Wie er dann verurteilt wird ist eine andere Sache. Auf jeden Fall rettet er durch sein Geständnis sein Leben.“

Falabella ließ sein Glas sinken, das er zum Trinken erhoben hatte. Die Mündung gähnte ihn an. „Sie, Falabella?“ fragte Volpin unbarmherzig. „Romanos Tod rettete Ihre Existenz. Als Motiv für einen Mord dürfte das wohl ausreichend sein. Sind Sie der Mörder?“ „Sie sind ja wahnsinnig,

Mann!“ sagte Falabella laut. Volpin drückte ab. Falabella griff sich an die Brust und sank mit leisem Stöhnen zu Boden. Die beiden anderen wollten aufspringen, doch Volpins Pistole hielt sie in Schach. „Falabella war also nicht der Mörder“, stellte Volpin mit unbewegter Stimme fest. „Aber Sie, Falcone, könnten der Mörder gewesen sein.“ Die Waffe zielte nun auf die Brust des Dieners. „Sie haben einen Scheck gefälscht, und Barchi hat Ihnen gedroht, Sie deswegen vor Gericht zu bringen. Stimmt doch?“ Falcone nickte mit dem Kopf.

„Na, sehen Sie. Und da verloren Sie die Nerven und brachten ihn um. War es so? Gestehen Sie schon!“ Falcone schüttelte den Kopf. „Bestimmt nicht, bestimmt habe ich das nicht –“. Der Schuss schnitt ihm die Worte vom Munde ab. Sein Kopf sank schlaff auf die Brust, er rutschte langsam zu Boden. Und schon war die Waffe auf Luigi Cavallini gerichtet. „Und du, Luigi, der du ewig in Geldnöten gesteckt hast? Du hast durch seinen Tod ein Vermögen geerbt. Du hast deinen Onkel ermordet. Gib es nur zu oder ich drücke ab. Ein Geständnis ist deine letzte Chance.“

Luigi fiel in sich zusammen. Sein Gesicht war grau. Er schwitzte, seine Hände zitterten. „Ich war's – ich habe ihn ermordet!“ Volpin lachte grimmig in sich hinein. „Genau wie ich gedacht habe. Aber es war sehr geschicklich von dir, es zuzugeben.“ Volpin griff hinter sich, brachte Papier und Schreib-

zeug hervor und warf beides auf den Tisch. „Da, schreib dein Geständnis nieder! Lass keine Einzelheiten aus. Ich will alles ganz genau wissen. Und der Richter auch.“

Luigi begann zu schreiben. Zehn Minuten später hielt Volpin sein schriftliches Geständnis in Händen. Er las es durch, nickte befriedigt und steckte es ein. Auch die Pistole steckte er jetzt wieder ein.

Luigi Cavallini hatte inzwischen wieder Mut gefasst. „Aber auch du“, sagte er, und seine Stimme überschlug sich vor Hass, „auch du wirst nicht ungeschoren davonkommen, nach all dem, was du hier getan hast. Schließlich hast du zwei völlig unschuldige Menschen einfach abgeknallt!“

Volpins Blick wurde spöttisch. „So, meinst du? Nun, es kann auch ganz anders kommen. Ich bin den Signori Falabella und Falcone für ihre Mithilfe zu tiefstem Dank verpflichtet. Ich habe sie niemals verdächtigt. Nur du konntest so gemein gewesen sein, einen Mord um deines Vorteils willen zu begehen. Falls es dich interessiert: ich habe mit Platzpatronen geschossen. Oder siehst du irgendwo Blut?“

Luigi Cavallini blickte auf die beiden Liegenden. Tatsächlich, nirgends war ein Tropfen Blut zu sehen. Er sah, wie Giovanni Falabella und Natale Falcone sich erhoben und ihre Kleider abstaubten, dann überwältigten ihn Wut, Hass und Verzweiflung. Die Rückreise konnte beginnen, die Anker wurden gelichtet.