

Der Fahrensmann

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · Ottenser Hauptstraße 54 · 22765 Hamburg · Telefon (0 40) 39 80-0 · Telefax (0 40) 39 80-19 99
 www.bgf.de Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Wege sind klar – sie müssen auch beschränkt werden

Erkenntnisse nutzen nur dann, wenn aus ihnen auch Handeln erwächst. Daran müssen sich jetzt Bundes- und Landespolitiker messen lassen. Denn sie halten inzwischen den Schlussbericht des „Forums Binnenschifffahrt und Logistik“ in Händen. Alle beteiligten Verbände geben mit diesem Bericht Handlungsempfehlungen – werden sie von der Fachpolitik geprüft und umgesetzt?

Zumindest versprochen hat dies die Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens auf einem Parlamentarischen Abend in Berlin. Das Gewerbe hofft darauf und will nicht nach angemessener Zeit feststellen müssen, dass hier eine Chance vertan wurde. Zu viel Vorarbeit, Abstimmung untereinander und Festlegung auf gemeinsame Ziele steckt in dem Abschlussbericht. Zumal das Forum im Frühjahr letzten Jahres von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe selbst eingesetzt worden war. Doch ein erster Schritt nach Übergabe des Schlussberichts stimmt nicht optimistisch. Im Verkehrsausschuss des Bundestages wurde der Antrag auf Vorlage eines Wasserstraßenbaugesetzes abgelehnt.

Knapp zwei Jahre sind vergangen, seit die erste umfassende Bestandsaufnahme über die Lage der Binnenschifffahrt und über ihre Zukunftspotenziale auf den Tisch kam. Gemeint ist das Planco-Gutachten.

Schon mit diesem Gutachten wurde eines sehr deutlich: Die deutsche Binnenschifffahrt leidet unter einer Abwärtsspirale. Diese entsteht durch die Abfolge von schwacher Rentabilität

über Investitionsschwäche bis zur Innovationsschwäche. Klar aufgelistet, nannte das Gutachten mehrere Zielsetzungen und Einzelmaßnahmen – alle mit dem Ziel, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt und das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe zu stärken.

Dasselbe Resultat brachte im Grunde die Beratung im „Forum Binnenschifffahrt und Logistik“ hervor. Der Tenor: Eine Stärkung des Systems Wasserstraße verlangt ein ganzes Maßnahmenbündel, das von der Politik geschaffen werden müsste.

Sie umzusetzen sei nicht leicht, war jetzt bereits aus dem BMVBW zu hören, denn für Infrastrukturmaßnahmen fehle das Geld, deshalb stünden nicht neue Maßnahmen im Vordergrund, sondern es sei vorrangig, die Stilllegung von laufenden Maßnahmen zu vermeiden.

Aber auch dann kommt die Politik nicht um die Beantwortung der grundlegenden Frage herum: Hat der Erhalt der deutschen Binnenschifffahrtsflotte eine Priorität? Oder will sie auf den Wertschöpfungsverbund Binnenschifffahrt verzichten? Die Antwort lässt sich am Handeln festmachen.

Sozialwahlen

Der Wahlausschuss der BGF traf sich am 3. Februar 2005 in Hamburg und stellte bei seiner Sitzung die Vorschlagsberechtigung für die „Vereinigung Cockpit e.V. (VC), Neu Isenburg“, und „Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) e.V., Mörfelden-Walldorf“ fest. Der Beschluss wurde auf der Homepage der BGF in der Rubrik „Bekanntmachungen“ und im SicherheitsPartner in der „Verkehrsrundschau“ veröffentlicht.

An gleicher Stelle kann man sich über die derzeitige Zusammensetzung der Vertreterversammlung und des Vorstandes der BGF informieren.

Büroarbeit – neue BG-Information

In Deutschland arbeitet fast jeder zweite Beschäftigte in einem Büro. Mit steiler Tendenz. Experten gehen davon aus, dass 2010 vier Fünftel aller Arbeiten aus dem Umgang mit Informationen bestehen. Dreh- und Angelpunkt zur Bewältigung dieser Aufgaben ist das Büro.

Zum Thema Büroarbeit wurde deshalb die BG-Information „Bildschirm- und Büroarbeitsplätze“ (BGI 650) von der Verwaltungs-BG in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) vollständig überarbeitet und ergänzt.

Aus dem Inhalt:

- Fusion mit der BGF
- Betriebssicherheitsverordnung
- Trittsicherheit
- Die BGF im Internet
- Neue Serie: Gewerbebezüge der BGF

„Soll die Binnenschifffahrt bleiben?“

Forum übergab seinen Abschlussbericht ans Ministerium

Über mehrere Monate hatten die Mitglieder des „Forums für Binnenschifffahrt und Logistik“ immer wieder getagt. Im Januar war die Arbeit getan, und das Bundesverkehrsministerium erhielt aus den Händen von Heiner Brixner und Erich Staake den Abschlussbericht des „Forums“. Die beiden Vorsitzenden betonten, dass als Resultat eine Strategie vorgeschlagen wird – eine Strategie, die sich an den Anforderungen aller an der Transportlogistik Beteiligten ausrichtet.

In mehreren Besprechungsrunden hatten sich die Teilnehmer des „Forums“ aus acht Verbänden des Transportgewerbes und der Binnenschifffahrt im Besonderen, aber auch des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) und der Gewerkschaft ver.di, auf konkrete Handlungsempfehlungen verständigt. Darunter sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbssituation wie auch zum Ausbau der Wasser-



Die Wettbewerbssituation der deutschen Flotte muss gestärkt werden.

straßen zu finden, aber auch die bekannte Forderung, den Paragraf 6 Einkommenssteuergesetz zu ändern. Dabei geht es um die Stundung von Einkommenssteuerzahlungen auf Buchgewinne beim Verkauf eines Schiffs und entsprechender Re-Investition des Veräußerungsgewinns.

Es geht aber auch um ein klares Signal aus Berlin an das Gewerbe. Im Abschlussbericht heißt es nämlich: „Die Politik muss heute entscheiden, ob sie dem Erhalt einer deutschen Binnenschifffahrtsflotte Priorität einräumt und entsprechend kurzfristig neue Rahmenbedingun-

gen auch unter Berücksichtigung der nationalen Beschäftigungswirkung setzt – oder ob sie auf den Wertschöpfungsverbund Binnenschifffahrt verzichten will“.

Der Abschlussbericht ist eine Fortsetzung des im Jahr 2003 durch das Bundesverkehrsministerium in Gang gebrachten „Planco-Gutachtens“ unter anderen Vorzeichen. So geht es um die gesamtwirtschaftliche Perspektive der Logistik und des Logistikstandorts mit besonderer Würdigung der Binnenschifffahrt.

Im Bundesverkehrsministerium nahmen Iris Gleicke und Angelika Mertens, die beiden Staatssekretärinnen, den Bericht entgegen. Als schon am anderen Tag im Verkehrsausschuss des Bundestages ein Antrag zur Vorlage eines Wasserstraßenbaugesetzes abgelehnt wurde, erklärte BDB-Präsident Heinz Hofmann: „Damit wurde die erste echte Chance, eine Handlungsempfehlung umzusetzen, vergeigt.“



Die „St. Georg“ auf der Alster in Hamburg

Frühling, Sonne und wärmeres Wetter weckt bei vielen Menschen den Wunsch, ihre Freizeit auf und am Wasser zu verbringen. Dann beginnt vielerorts die Saison für die Fahrgastschifffahrt. Die „St. Georg“, das älteste noch betriebsfähige Dampfschiff Deutschlands, wurde 1876 auf der Reiherstiegwerft als „Falke“ für die Alsterreederei von H. E. Justus gebaut. 1911 erfolgte der Umbau zum Glattdecker mit dem neuen Namen „Galatea“. 1919 übernahm die Hochbahn AG die Alsterschifffahrt und änderte als Eigner den Schiffsnamen 1936 in „St. Georg“. Nach dem Krieg wurde der Dampfer verkauft und gelangte über Umwege nach Berlin. 1994 kehrte er nach Hamburg zurück. Seitdem dampft die „St. Georg“ an rund 100 Tagen im Jahr stets mit drei Mann Besatzung über die Alster.

Start in die gemeinsame BG ist gut gelungen

Erste Vorstandssitzung nach der Fusion

„Die Entscheidung zur Fusion war richtig, die Fusion war gut vorbereitet und wurde erfolgreich umgesetzt“. Dies war der übereinstimmende Tenor aller Beteiligten, die sich anlässlich der Vorstandssitzung im Januar zur Fusion von BSBG und BGF äußerten.

Am 20. und 21. Januar traf sich der Vorstand der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen in Duisburg. Der Sitzungsort Duisburg, bisher Sitz der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, war von den Verantwortlichen mit Bedacht als Ort der ersten Vorstandssitzung der vereinten Berufsgenossenschaft gewählt worden. Die BSBG wird es in Zukunft zwar nicht mehr als eigenständige Unfallversicherung geben, aber auch die neue BG wird sich um die Belange der Mitglieder aus der Binnenschifffahrt kümmern. Dies wurde auf der Vorstandssitzung und einem Empfang, zu dem die BGF im Rahmen der Vor-

standssitzung geladen hatte, deutlich.

Mit dem Technischen Aufsichtsdienst, Referat Binnenschifffahrt und der ASD GmbH bleiben zwei wichtige Bereiche für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt am Standort Duisburg erhalten. Duisburg als Sitz der Verbände und wichtiger Binnenschifffahrts-Standort bleibt also Servicestelle für die Unfallversicherung in der Binnenschifffahrt. Darüber freute sich besonders die Duisburger Bürgermeisterin Monika Busse in ihrem Grußwort. Sie war ebenso wie die Vertreter der Verbände aus der Binnenschifffahrt und ver-

schiedenen Gewerbebezüge, die die Mitgliedschaft der BGF bilden, der Einladung gefolgt.

Manfred Crisand, der frühere Vorsitzende des Vorstandes der BSBG, erinnerte noch einmal an die Situation nach dem Beschluss zur Liberalisierung des Binnenschifffahrts-Marktes und den daraus resultierenden Verfall der Frachten. Dies habe die Binnenschifffahrt dazu bewogen, den Zusammenschluss der BSBG mit der BGF zu suchen. Auch wenn dieser Entschluss den Beteiligten zunächst nicht leicht gefallen sei, so sei er eine Entscheidung gewesen, die richtungweisend für die Zukunft ist.

• Fortsetzung auf Seite 4



Zufrieden mit der vollzogenen Fusion: Klaus Peter Röskes, Heino W. Saier, Joachim Breuer, Manfred Crisand und Manfred Rosenberg (v. l.).

Hallo
Fahrensleute!

Glücklich mit oder ohne Glyx?

Wer im Frühjahr eine Zeitschrift aufschlägt oder die Gesundheitsseiten seiner Zeitung aufmerksam studiert, der kommt an Diät-Tipps nicht vorbei. Die neue Frühjahrsmode lockt oder die Aussicht auf einen Urlaub am Strand – da heißt es schnell noch ein paar Pfund abnehmen. In diesem Jahr der Renner: Glyxdiäten, Glyxtabellen, Glyxrezepte. Was hat es damit auf sich und was bedeutet dieser Glyx eigentlich?

Mit Glyx ist der Glykämische Index gemeint. Er wurde in der Diabetesforschung entwickelt, um die für Diabetiker ungünstigen Auswirkungen von kohlenhydrathaltigen Lebensmitteln auf den Blutzuckerspiegel von Diabetikern bewertbar zu machen. Dafür wird die Blutzuckerkurve nach dem Verzehr eines bestimmten Lebensmittels über zwei Stunden lang beobachtet. Je schneller und höher der Blutzucker nun steigt, desto höher ist der Glykämische Index des Lebensmittels. Der Körper reagiert darauf mit der Ausschüttung des Hormons Insulin, um den hohen Blutzucker schnell wieder zu senken. Durch das schnelle Auf und Ab des Blutzuckerspiegels entsteht schnell neuer Hunger.

Nach bisherigem Wissen haben Zucker, die meisten Süßigkeiten, Limonaden und Weißbrot einen hohen Glyx.

Aber auch Lebensmittel, die bisher unter anderem wegen ihres niedrigen Fettgehaltes eher auf der „guten“ Seite standen, wie Kartoffeln und Reis ebenso. Gerade beim Reis ist die Datenlage aber auch widersprüchlich: Reis kann sowohl der Gruppe mit hohem, mittleren und niedrigem Glyx



zugeordnet werden – unabhängig davon, ob er weiß, Langkorn, parboiled oder natur ist. Hinzu kommt, dass die Kombination mit anderen Lebensmitteln den Glyx stark verändern kann. Vollkornprodukte haben eher einen niedrigeren Glyx, Weißmehlprodukte eher einen höheren.

Bei manchem kommt da der Gedanke, dass es sich doch nur um einen neuen Werbegag handelt. Da sowieso jeder etwas anderes sagt und auch die so genannten „Experten“ sich oftmals widersprechen, lohnt es sich nicht, sich um seine Ernährung zu kümmern. Gut beraten ist man damit aber sicherlich nicht, denn ernäh-

rungsbedingte Folgekrankheiten sind nun mal nicht wegzudiskutieren. Was soll man also tun?

Selbst wenn noch viele Fragen offen sind, eines bestätigen fast alle Ernährungsratgeber: Limo, Eistee, Kuchen, Teilchen, Kekse, Burger, Pommes und Co. tun unserem Körper nicht gut. Egal ob der Grund nun der hohe Glyx ist oder ob man sie einfach als leere Kalorienräuber mit teilweise hohem Fettgehalt einstuft.

Sicher scheint dagegen zu sein: Wer den Verzehr vor allem an süßen Snacks und Getränken sowie allgemein an Fast Food deutlich reduziert, dafür Obst und Gemüse häufiger auf den Teller legt und sich regelmäßig sportlich bewegt, braucht sich über ein paar Kartoffeln und den Glyx seiner Reissorte auf dem Teller keine großen Sorgen zu machen, sondern kann in Ruhe abwarten, zu welchen Schlüssen die Experten letztendlich kommen werden.

Weitere Infos dazu findet man im Internet, zum Beispiel auf www.next-line.de. Einen schönen schlanken Frühling wünscht Ihnen

Ihre

Regine

Bei Rettungswesten ist Sicherheit wichtig Mehrere Nachteile bei Billigwesten

„Geiz ist geil“, das gilt nur bedingt für Rettungswesten. Nach Einführung des gemeinsamen Marktes ist auch bei den Rettungswesten-Herstellern ein harter Kampf um Marktanteile und Umsatzzahlen entbrannt, besonders im Freizeitbereich. Dass der Wettbewerb nicht zulasten der Sicherheit geht, dafür sorgt die Baumusterprüfung durch eine unabhängige Prüfstelle, die durch das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) bzw. die Europäische Richtlinie für Persönliche Schutzausrüstung (PSA) vorgeschrieben ist. Die in den letzten Jahren eingeführten Rettungswesten im unteren Preissegment bis ca. 100 € können daher nicht an der Sicherheit sparen, dafür aber an der Ausstattung und am Komfort. Der Benutzer und Käufer einer derartigen Rettungsweste aus dem unteren Preissegment muss sich bewusst sein, dass er einige Nachteile wie fehlende Schutzhülle, mangelnden Komfort



Billig ist nicht immer günstig.

komfort bei längeren Tragezeiten nicht mehr zu.

Einige Hersteller begrenzen die Lebensdauer dieser Rettungswesten von vornherein z. B. auf nur 5 Jahre oder was dann noch eher zu einer böse Überraschung werden kann, verweigern die weiter gehende Freigabe nach einem der ersten Wartungstermine wegen Schäden am Schwimmkörper oder Verschleiß der Beschläge. Es ist daher auch eine Frage der Wirtschaftlichkeit, ob man sich im unteren Preissegment orientiert und dann nach 3 Jahren eine neue Rettungsweste beschafft oder aber eine Rettungsweste kauft, die nur unwesentlich teurer ist, dafür aber 10 Jahre Lebensdauer verspricht und eine dem jeweiligen Einsatzzweck entsprechende, komfortable Ausstattung hat. Geiz ist dann vielleicht geil, aber man sollte sich vorher genau über die Konditionen erkundigen.

Nicht an Sicherheit sparen

und einfache Ausstattung in Kauf nimmt. Entscheidend ist hierbei die Auswahl, die auf der Gefährdungsbeurteilung basiert. Danach kann eine preiswerte Rettungsweste z. B. für das Gastronomiepersonal noch sinnvoll sein, für das nautische Personal lässt sich diese wegen der fehlenden Schutzhülle und mangelndem Trage-

Neue Mitglieder im Polizeibeirat

Im Land Nordrhein-Westfalen gibt es Polizeibeiräte als Bindeglied zwischen der Bevölkerung und der Polizei. Die BGF kann dazu einen Vertreter und einen Stellvertreter entsenden. Der Vorstand der BGF hat für den Polizeibeirat der Wasserschutzpolizei Nordrhein-Westfalen als Mitglied Georg Hötte und als Stellvertreter Karl-Maria Schaefer benannt.

Informationen zum Umgang mit Gefahrstoffen

Mit dem Schwerpunkt Umgang mit Gefahrstoffen beschäftigt sich die Veröffentlichung: „Gefahrstoffe 2005“. Darin wird die neue Gefahrstoffverordnung, die seit dem 1. Januar 2005 in Kraft ist, in ihren Grundzügen vorgestellt. Weitere Informationen sind:

- Aktualisierte und ergänzte Liste Branchenregelungen mit Angabe der Fundstellen und Ansprechpartner
- Messstellen
- Grundlegende Schutzmaßnahmen für die Tätigkeit mit Gefahrstoffen
- Vorgaben der neuen Gefahrstoffverordnung zu arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen
- Fristen nach der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“
- Definitionen nach der neuen Gefahrstoffverordnung

Das Buch ist beim Universum-Verlag (www.universum.de) erhältlich und kostet 5,25 Euro.

Neue Informationen zum Arbeitsschutz Rechtsgrundlagen zum Arbeitsschutzgesetz

Seit Inkrafttreten des Arbeitsschutzgesetzes 1996 gibt die BGF die Broschüre „Arbeitsschutzgesetz und Rechtsverordnungen“ heraus. Sie enthält die Rechtsgrundlagen zum staatlichen Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz. Zum 1. Januar hat es einige gravierende Änderungen gegeben. Deshalb wurde die Broschüre nun aktualisiert und liegt mit den Änderungen des Jahres 2005 vor.

In der Broschüre sind die Rechtsnormen im Volltext aufgeführt. Sie werden zweispaltig dargestellt. Die linke Spalte enthält den Rechtsnormtext, auf der rechten ist die Kommentierung zum jeweiligen Paragraphen abgedruckt.

Neben dem Arbeitsschutzgesetz enthält die Broschüre die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei

der Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen bei der Arbeit (PSA-Benutzungsverordnung), die Lastenhandhabungsverordnung, die Bildschirmarbeitsverordnung, die Arbeitsstättenverordnung sowie die Betriebssicherheitsverordnung in den seit dem



So sieht die neue Broschüre aus.

1. Januar 2005 gültigen Fassungen.

Zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz findet sich eine einführende Erläuterung und zur Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz eine ausführliche Beschreibung zum Vorgehen.

Die Broschüre „Arbeitsschutzgesetz und Rechtsverordnungen“ richtet sich an alle, die mit dem Thema Arbeitsschutz zu tun haben. Die Broschüre erhalten Sie über die GSV GmbH, dem Medienversand der BGF, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax (0 40) 39 80-10 40. Bitte geben Sie dabei Ihre Mitgliedsnummer an. Mitgliedsunternehmen der BGF erhalten bis zu drei Exemplare der Broschüre kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 5 Euro. Nicht-Mitglieder zahlen 6 Euro. Die Preise gelten zzgl. MwSt. und Versandkosten.

Unfallschutz bei den Ein-Euro-Jobs

Ein-Euro-Jobber sollten Arbeitsunfälle auch dann registrieren lassen, wenn ein Arztbesuch auf den ersten Blick nicht nötig erscheint. Darauf weist der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) hin. Ein Eintrag in das Verbandsbuch erleichtert in Zweifelsfällen den versicherungsrechtlich nötigen Nachweis, etwa wenn sich die Folgen eines Arbeitsunfalls erst nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses als gravierend herausstellen.

Ein-Euro-Jobs sind gemeinnützige Tätigkeiten, die seit Jahresbeginn im Rahmen der Arbeitsmarktreformen unter dem Stichwort Hartz IV eingeführt wurden. Seit 1. Januar können Bezieher des neuen Arbeitslosengeldes II ein solches Arbeitsverhältnis annehmen. Wie andere Arbeitnehmer auch stehen sie dabei unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.

Passiert während einer solchen Tätigkeit ein Arbeitsunfall, muss dieser wie bei allen

anderen Beschäftigten auch, der für die jeweilige Einsatzstelle zuständigen Berufsgenossenschaft (BG) oder Unfallkasse gemeldet werden, wenn die Arbeitsunfähigkeit länger als drei Tage dauert. Wie bei allen Beschäftigten gilt auch bei den Ein-Euro-Jobs: Auch die Wege zur Arbeit und zurück nach Hause stehen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.



Blick in den Schleppkanal.

Sparen durch Schaufelrad im Schubverband

Potsdamer Versuchsanstalt ermittelte hydrodynamische Werte

Leistungsfähig und international anerkannt: Die seit 1953 bestehende Schiffbau-Versuchsanstalt (SVA) in Potsdam betreibt Forschung für Schiff- und Wasserbau und Verkehrswesen. Die Arbeit der SVA umfasst Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Schiffshydrodynamik und Ingenieursleistung, Beratungen zu Modelluntersuchungen, Studien, Wirtschaftsuntersuchungen und Gutachten zur Verkehrsinfrastruktur.

Die sächsischen Binnenhäfen Oberelbe zum Beispiel erteilen der SVA den Auftrag, hydro-

dynamische Kennwerte eines flach gehenden Schubverbandes mit Schaufelantrieb zu ermitteln. Bei dieser vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Untersuchung wurden in Freifahrten

Bei Freifahrten Eintauchen messen

die Eintauchtiefe des Schaufelrades gemessen und die Wirkung des Antriebssystems untersucht. Als Ergebnis konnte eine Leistungseinsparung von 8 Prozent ermittelt werden. Die

Kombination aus Schaufelantrieb und flach gehendem Schubverband kann also eine technisch mögliche Alternative zu derzeit eingesetzten Schubverbänden sein.

Bei der SVA in Potsdam stehen hoch spezialisierte Fachleute, Versuchsanlagen und Messtechnik mit einer 280 Meter langen Schlepprinne (9 Meter breit, 4,5 Meter tief) bereit. Möglich sind in eigenen Werkstätten auch Herstellung von Schiffsmodellen aus Holz oder Paraffin, Modellpropellern, Strömungskörpern, Antriebs- und Messsystemen.

● **Betriebsicherheitsverordnung**

● **Prüfung der Arbeitsmittel**

● **Änderungen durch EG-Richtlinien**

Doppelregelungen haben ausgedient

Die Betriebsicherheitsverordnung (BetrSichV) ist bereits zum 3. Oktober 2002 in Kraft getreten. Die Auswirkungen für die Arbeit an Bord der Binnenschiffe sind kaum spürbar geworden. Im Folgenden soll dargestellt werden, warum das so ist und in welchem Umfang zukünftig der Einfluss der BetrSichV für den Alltag an Bord doch zunimmt.

Das nationale Betriebsicherheitsrecht ist in den vergangenen Jahren durch zahlreiche EG-Richtlinien stark verändert worden. Damit wurden auch die Rechtsvorschriften der EU-Mitgliedsstaaten für das Inverkehrbringen von Produkten und deren Betrieb harmonisiert. Besonders deutlich wurde die Verdrängung nationaler Vorschriften durch europäische Beschaffenheitsanforderungen zuletzt im Bereich der Maschinen.

Die BetrSichV verfolgt daher drei Hauptziele:

- Umsetzung mehrerer EG-Richtlinien in nationales Recht,
- einheitliches betriebliches Sicherheitsrecht, bei klarer Trennung von Beschaffenheit und Betrieb sowie Neuordnung im Bereich der Überwachungsbedürftigen Anlagen und
- Neuordnung des Verhältnisses zwischen staatlichem Arbeitsmittelrecht und berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften

ten, um bestehende Doppelregelungen beseitigen zu können.

Mit der BetrSichV wird der mit der Änderung des Gerätesicherheitsgesetzes im Jahr 2000 eingeschlagene Weg der Vereinheitlichung und Modernisierung der Arbeitsschutzvorschriften konsequent fortgesetzt.

Für die Binnenschifffahrt stellt sich die Frage: Gilt die Betriebsicherheitsverordnung auch hier? In Paragraph 1 Absatz 5 wird geregelt

„... verkehrsrechtliche Vorschriften des Bundes bleiben unberührt, soweit sie Anforderungen enthalten, die über die

Arbeitsmittel vor Gebrauch prüfen

Vorschriften dieser Verordnung hinausgehen.“

Als verkehrsrechtliche Vorschriften des Bundes sind zu nennen:

- Rheinschiffsuntersuchungsordnung,
- Binnenschiffsuntersuchungsordnung,
- ADNR.

Überall, wo in diesen Verordnungen schon Regelungen enthalten sind, die mindestens das Schutzniveau haben wie in der BetrSichV gefordert, gelten die verkehrsrechtlichen Anforderungen und nicht die der BetrSichV.



Die Betriebsicherheitsverordnung gilt auch für Schiffe.

Dies gilt z. B. für den Bereich der Prüfungen. Diese sind in Paragraph 10 der BetrSichV geregelt. Danach hat der Arbeitgeber sicherzustellen, dass Arbeitsmittel vor der ersten Inbetriebnahme geprüft werden. Die Prüfung darf nur von hierzu befähigten Personen durchgeführt werden. Wiederholungsprüfungen sind notwendig, wenn Arbeitsmittel Einflüssen unterliegen, die Schäden verursachen, die wiederum zu gefährlichen Situationen führen können. Ebenso sind Wiederholungsprüfungen notwendig, wenn außergewöhnliche Ereignisse stattgefunden haben, die schädigende Auswirkungen auf die Sicherheit des Arbeitsmittels haben können. Außergewöhnliche Ereignisse können insbesondere Unfälle, Veränderun-

gen an den Arbeitsmitteln, längere Zeiträume der Nichtbenutzung der Arbeitsmittel oder Naturereignisse sein. Auch nach Instandsetzungsarbeiten, welche die Sicherheit der Arbeitsmittel beeinträchtigen können, ist eine Prüfung durch befähigte Personen sicherzustellen.

Die Betriebsicherheitsverordnung spricht von „befähigten Personen“; „Sachkundige“ und „Sachverständige“ sind nicht mehr genannt.

Wer ist nun „befähigte Person“? Befähigte Person ist eine Person, die durch ihre Berufsausbildung, ihre Berufserfahrung und ihre zeitnahe berufliche Tätigkeit über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Prüfung der Arbeitsmittel verfügt. Für die Prüfung an Bord der Schiffe bleibt jedoch – we-

gen des Paragraphen 1 Absatz 5 – alles beim Alten: Schläuche, Feuerlöschanlagen, Druckbehälter, Flüssiggasanlagen usw. werden auch zukünftig von dem

Sachverständigen bzw. Sachkundigen wie bisher geprüft. Das betrifft auch den Umfang der Prüfung und die Daten der wiederkehrenden Prüfung.



Auch Kräne müssen weiterhin geprüft werden.



Flüssiggasanlagen werden auch zukünftig von Sachverständigen geprüft.

Alles über Arbeitsmittel und Anlagen

Ausschuss für Betriebsicherheit gegründet – viele UVVen zurückgezogen

Mit der Betriebsicherheitsverordnung (BetrSichV) werden im Bereich des staatlichen Rechts die zurzeit über zahlreiche Verordnungen verstreuten Arbeitsschutzanforderungen für die Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln und Anlagen, einschließlich des Betriebes überwachungsbedürftiger Anlagen, in einer einzigen Verordnung zusammengefasst. Damit entsteht erstmalig ein umfassendes, widerspruchsfreies und modernes betriebliches Anlagensicherheitsrecht.

Wesentliche Inhalte sind:

- Anwendungsbereich,
- Ausschuss für Betriebsicherheit,
- Gültigkeit verkehrsrechtlicher Vorschriften,
- Prüfung von Arbeitsmitteln,
- Gefährdungsbeurteilungen,
- Anforderungen an Arbeitsmittel,

- Eigenverantwortung des Unternehmers.

Die Verordnung gilt für alle Arbeitsmittel, sowohl für die Bereitstellung (Arbeitgeberpflichten) als auch für die Benutzung (Arbeitnehmerpflichten). Arbeitsmittel sind alle Werkzeuge, Geräte, Maschinen und Anlagen, also alles vom Kugelschreiber bis zum

Angelpunkt Arbeitssicherheit

Binnenschiff – allerdings mit Ausnahmen, z. B. für bestimmte Druckbehälter oder für Aufzugsanlagen.

Dreh- und Angelpunkt aller Bemühungen um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz bleibt die vom Unternehmer durchzuführende Gefährdungsbeurteilung.

Da nach Inkrafttreten der BetrSichV Doppelregelungen mit bestehenden Unfallver-

hütungsvorschriften entstanden, wurde eine Vielzahl von Unfallverhütungsvorschriften zurückgezogen; der „Fahrensman“ berichtete bereits. Dadurch wird das Sicherheitsniveau nicht sinken, jedoch verlieren die Sozialpartner Einfluss bei der zukünftigen Konkretisierung der Anforderungen der BetrSichV. Während bei Unfallverhütungsvorschriften allein Arbeitgeber und Arbeitnehmer über deren Inhalt entscheiden und wegen der Parität in der Selbstverwaltung beide Seiten einen Kompromiss erzielen mussten, werden zukünftig die ausfüllenden Regelungen in den so genannten „TRBS – Technische Regel für Betriebsicherheit“ zu finden sein. Diese werden vom „Ausschuss für Betriebsicherheit“ und dessen Arbeitskreisen erarbeitet, und dort sind die Sozialpartner nur ein Mitglied unter vielen.



Die Sicherheitschecks unterstützen die Gefährdungsbeurteilung.

Der neue Gefahrtarif enthält Gewerbebezüge beider BGen

Struktur nach der Fusion – noch keine endgültige Aussage über Beiträge

Mit Wirkung vom 1. Januar 2005 wurde die Fusion der BSBG mit der BGF vollzogen. Ab diesem Zeitpunkt ist auch der 23. Gefahrtarif der „neuen BGF“ in Kraft getreten. In ihm wurden die Gewerbebezüge beider ehemaligen Berufsgenossenschaften zusammengeführt.

Nach den Vorschriften des Sozialgesetzbuchs (SGB) VII müssen die Berufsgenossenschaften zur Abstufung der Beiträge nach dem Grad der Unfallgefahr durch einen Gefahrtarif verschiedene Gefahrklassen bilden. Der Gefahrtarif wird nicht für einzelne Unternehmen, sondern für ganze Gewerbegruppen erstellt. Auf diese Weise entstehen Risikogemeinschaften mit etwa gleicher Unfallgefahr. Nach den gesetzlichen Vorschriften ist spätestens alle sechs Jahre die Entwicklung der Unfallbelastung und Entgelte in den einzelnen Gewerbebezügen zu überprüfen.

Der 23. Gefahrtarif der „neuen BGF“ wurde von den Vertreterversammlungen der BSBG und der BGF am 17. November 2004 beschlossen und am 26. November 2004 vom Bundesversicherungsamt, der Aufsichtsbehörde der gewerblichen Berufsgenossenschaften, genehmigt.

Wie wurde er gebildet? Für den 23. Gefahrtarif wurden die Entschädigungsleistungen und Entgelte der Jahre 1998 bis 2002 für jeden Gewerbebezug festgestellt und ins Verhältnis gesetzt. Das jeweilige rechnerische Ergebnis dieser Gegenüberstellung sind die „Belastungsziffern“.

Bei der Bemessung der Gefahrklassen für die Gewerbebezüge der ehemaligen BSBG war zu berücksichtigen, dass die Unternehmen der Binnenschifffahrt ihre Lasten selbst tragen.

Da der Beitragsfuß der BGF deutlich niedriger als der der BSBG ist, mussten die errechneten Belastungsziffern der Gewerbebezüge aus dem Bereich der Binnenschifffahrt auf das Beitragsfuß-Niveau der BGF umgerechnet werden, um zu risikogerechten Gefahrklassen zu kommen. (Beispiel im Kasten.)

Abweichend von dieser Vorgehensweise wurde die Gefahrkategorie für den gemeinsamen kaufmännischen und verwaltenden Teil der „neuen BGF“ auf 1,00 und für den Bereich „Personen mit Außendienst“ auf 4,98 festgesetzt.

Die Beträge für die Unternehmer- und Ehegattenpflicht-



Die Unfallgefahr in einem Gewerbebezug bestimmt den Beitrag mit.

versicherungen in den Binnenschifffahrtsunternehmen werden ab dem 1. Januar 2005 nicht mehr nach einer einheitlichen Gefahrkategorie berechnet, sondern entsprechend den Satzungsbestimmungen der BGF. Danach wird die Versicherungssumme generell zu einem Drittel nach der Gefahrkategorie des kaufmännischen und verwaltenden Teils und zu zwei Dritteln nach der Gefahrkategorie des technischen Teils (Betriebschwerpunkt) berechnet. Die Mindestversicherungssumme beträgt zurzeit bundesweit 20.000 Euro.

vom 1. Januar 2005 in die Gefahrtarifstelle 14 (neben der Güterschifffahrt) eingeordnet. Auf diese Weise kann der Anstieg des Beitrages für die Taucher- und Bergungsunternehmen etwas abgefedert werden.

Auch beim Gewerbebezug „Schiffsbefestigung“ war ein erheblicher Anstieg der Belastungsziffer zu verzeichnen. Da eine Eingruppierung in die Gefahrtarifstelle 14 eine zu starke Beitragsmehrbelastung nach sich ziehen würde, wurde der Gewerbebezug „Schiffsbefestigung“ mit Wirkung vom 1. Januar 2005 in eine eigene Ge-

Hier ein Rechenbeispiel*):

Beitragsfuß der BSBG für 2004		Bisherige Gefahrkategorie für die Personenschifffahrt		Beitrag je 1.000 Euro Entgelt
4,23	X	12,00	=	50,76 €
Geschätzter Beitragsfuß der BGF		Umgerechnete Gefahrkategorie für die Personenschifffahrt		Beitrag je 1.000 Euro Entgelt
3,15	X	17,14	=	53,99 €

*) Bei diesem Rechenbeispiel sind evtl. Nachlässe oder Zuschläge nicht berücksichtigt.

Wegen der besonderen Artverwandtheit wurde der Gewerbebezug „Bootsvermietung“ mit dem BGF-Gewerbebezug „Boothaus“ unter der Schlüsselzahl 680 zusammengefasst. Für die betroffenen Bootsvermietungsunternehmen führt dies zu keinerlei beitragsmäßigen Nachteilen.

Dagegen sind im Gewerbebezug „Taucher- und Bergungsunternehmen“ die Entschädigungsleistungen erheblich angestiegen. Gleichzeitig sind die Entgelte zurückgegangen. Deshalb hat sich die Belastungsziffer gegenüber dem letzten Gefahrtarif um rund 330 Prozent erhöht. Ein Anstieg des Beitrages ist damit unvermeidlich. Um ihn nicht zu deutlich ausfallen zu lassen, wurde der Gewerbebezug mit Wirkung

fahrtarifstelle 15 eingeordnet. Auf diese Weise entspricht die zu erwartende Beitragsmehrbelastung dem tatsächlichen Unfallrisiko dieses Gewerbebezüges.

Die Veränderung der Gefahrkategorie bedeutet nicht zwangsläufig auch eine entsprechende Änderung des Beitrages. In der Berechnungsformel für den Beitrag zur Berufsgenossenschaft findet sich neben dem Entgelt und der Gefahrkategorie noch der Beitragsfuß als dritte Berechnungsgröße: **Entgelt x Gefahrkategorie x Beitragsfuß geteilt durch 1.000.**

Der Beitragsfuß ergibt sich aus der Gegenüberstellung des Umlagesolls (Finanzbedarf für das Umlagejahr) und den Gesamt-Beitragseinheiten

(Entgelt x Gefahrkategorie, addiert über alle Gewerbebezüge). Der Vorstand setzt den Beitragsfuß jährlich neu fest und zwar genau in der Höhe, die erforderlich ist, um die tatsächlichen Aufwendungen der BGF aus dem jeweiligen Umlagejahr gerecht auf alle Mitgliedsunternehmen und Versicherten zu verteilen. Gewinne darf die Berufsgenossenschaft nicht erzielen.

Inwieweit eine veränderte Gefahrkategorie zu einem höheren oder niedrigeren Beitrag führt, hängt also auch entscheidend davon ab, wie sich der Beitragsfuß künftig entwickelt. Da das Umlagesoll der BGF für 2005 erst im Frühjahr 2006 bekannt sein wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine gesicherte Aussage über die konkrete Veränderung des Beitrages in den einzelnen Gewerbebezügen getroffen werden.

Wegen des überdurchschnittlichen Anstiegs der von ihnen verursachten Belastungen und damit ihrer Belastungsziffern ist jedoch in den Bereichen „Taucher- und Bergungsunternehmen“ und „Schiffsbefestigung“ ein deutlicher Beitragsanstieg zu erwarten. Bei der Berechnung des Beitragsvorschlusses für 2005 wird sich dies erstmals niederschlagen.

Die Abrechnung der Finanzierung der BGen erfolgt jeweils im darauffolgenden Jahr nachträglich. Wenn bekannt ist, wie hoch die Aufwendungen waren, werden die Abrechnungen für das abgelaufenen Jahr verschickt. Im Frühjahr 2005 erfolgt also die Abrechnung der Umlage für 2004. Um die laufenden Ausgaben bestreiten zu können, wird für das laufende Jahr ein Vorschuss auf den Beitrag erhoben. Mit den Bescheiden über die Abrechnung 2004 erhalten die Unternehmen gleichzeitig einen Bescheid über die Höhe des Beitragsvorschlusses, den so genannten Beitragsvorschluss-Bescheid. Beide werden voraussichtlich Anfang April 2005 an die Mitgliedsunternehmen versandt.

Bis zum Jahre 2010 einschließlich bleiben die Unternehmen der Binnenschifffahrt übrigens noch vom Beitrag zum Finanzausgleich befreit.

Fragen im Zusammenhang mit dem neuen Gefahrtarif beantworten gern die Mitarbeiter/innen der BGF in der Verwaltung in Duisburg (nur noch bis Ende März 2005) sowie in der Mitgliederabteilung in Hamburg.



Klaus Peter Röskes: „Die gelungene Fusion ist ein wichtiges Signal.“

Betreuungs- und Präventionsarbeit sind die Stärken Viele Gemeinsamkeiten deutlich

Nach der Fusion trat der Vorstand der BGF in Duisburg vor die Presse und gab einige Erläuterungen. Bei der BGF begegnen sich Vertreter aus Branchen, in denen viele Ähnlichkeiten bestehen: Viele Unternehmen sind Klein- und Kleinstunternehmen. Die Unternehmen, sind selbst aktiv in die Betriebe eingebunden, als selbstfahrender Unternehmer im Güterkraftverkehr oder in der Personenbeförderung ebenso wie als Partikulier oder Fahrgastschiffer in der Binnenschifffahrt. Die Arbeitnehmer halten sich in der Regel weit entfernt vom Betriebssitz auf und übernehmen Verantwortung für Fahrzeug, Personen oder die Ladung, die sie befördern.

Gemeinsamkeiten gibt es auch bei den Konzepten zur Betreuung der Unternehmen, so dass die Zusammenführung problemlos möglich war, wie der alternierende Vorsitzende des Vorstandes, Manfred Rosenberg, betonte. Klaus Peter Röskes, der amtierende Vorsitzende des Vorstandes, machte deutlich, dass gerade diese Betreuung und die Prävention von Unfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen eine der Stärken der Berufsgenossen-

schaften seien, die mit der Fusion noch betont werde. Auch in der neuen BG werde man Betreuung aus einer Hand anbieten und die erfolgreiche Präventionsarbeit weiter fortsetzen. Dank erfolgreicher Konzepte konnten beide BGen die Zahl der bei ihr gemeldeten Unfälle drastisch senken. Daran wird die vereinte BG intensiv weiterarbeiten und damit langfristig die Kosten senken.

„Die gelungene Fusion ist ein wichtiges Signal bei der derzeitigen Diskussion um die Zukunft der BGen. Sie macht deutlich, dass die BGen bereit für eine Neustrukturierung sind und diese ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit und sozialverträglich für die Mitarbeiter in Angriff nehmen“, machte Röskes deutlich.

Auch der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes, Dr. Joachim Breuer, stellte in seinem Grußwort die Fusion in einen Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung bei den gewerblichen BGen. „Mit der jetzt vollzogenen Fusion haben die Berufsgenossenschaften begonnen, ihre angekündigte Umstrukturierung konkret umzusetzen. Weitere Schritte folgen.“



Das Zusammentreffen wurde zum regen Gedankenaustausch genutzt.



Auch die Verbände der Binnenschifffahrt waren vertreten.

Neue UVVen kann man bestellen

Nach der Fusion gelten Unfallverhütungsvorschriften aus beiden BGen

„Wenn aus zwei Berufsgenossenschaften eine wird“, und alle bisherigen Mitgliedsunternehmen der BSBG nun Mitglied der BGF sind, was passiert dann mit den UVVen? Mit der Fusion der beiden Berufsgenossenschaften zum 1. Januar 2005 gelten in der neuen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) alle Unfallverhütungsvorschriften, die früher bei der (alten) Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft gegolten haben. Die Liste erscheint lang. Jedoch ist zu bedenken, dass

die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen eine Vielzahl unterschiedlichster Gewerbebezüge hat – von den Möbelpediteuren bis zu den Binnenschiffen, von den Luftfahrtunternehmen bis zu den Reittierhaltungen, um nur einige zu nennen. Für diese Gewerbebezüge finden jeweils nun die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften Anwendung.

Künftig werden Unfallverhütungsvorschriften und berufsgenossenschaftliche Schriften (BG-Regeln, BG-Informationen) nicht mehr – wie es bei der Binnenschifffahrts-Berufs-

genossenschaft üblich war – bei Neuerscheinungen verschickt. Doch Sie erhalten sie auch weiterhin, aber nur auf Anforderung. Am einfachsten ist es, Sie nutzen dazu das Bestellformular am Ende des Mitteilungsblattes der BGF, dem „SicherheitsPartner“. Ihn erhält jedes Mitgliedsunternehmen achtmal im Jahr mit der Verkehrsrundschau. Binnenschifffahrtsunternehmen erhalten das Mitteilungsblatt und zusätzlich den „Fahrensman“.

Natürlich können Sie auch Unfallverhütungsvorschriften und BG-Regeln bei dem für Sie zuständigen Technischen Auf-

sichtsbeamten oder auf der Homepage der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (www.bgf.de, dort unter der Rubrik Service/Medienkatalog) bestellen.

Das „Bordexemplar“ – der schmale dunkelblaue DIN-A5-Ordner – behält auch weiterhin seine Gültigkeit. Er enthält wie bisher die Unfallverhütungsvorschriften, die im Bordbetrieb direkt Anwendung finden. Auch wenn auf dem Deckblatt noch „Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft“ steht, die Unfallverhütungsvorschriften gelten weiter!

Nicht immer wieder streichen Praxistipp: Ausrutschen an Bord vermeiden

Gestolpert, gerutscht und gestürzt wird in der Binnenschiffahrt meistens auf den Verkehrswegen an Deck. Grund genug, sich einmal Gangborde, Decks, Aufstiege und Niedergänge auf dem Schiff genauer anzusehen. Art und Zustand des Bodenbelages beeinflussen die Rutschsicherheit.

In den Gangbords findet man auf älteren Schiffen häufig als Lauffläche glatten Stahl, der nachträglich mit Schweißpunkten versehen wurde. Die Schweißpunkte (auch Warzen genannt) nutzen mit den Jahren jedoch ab und werden, auf den ersten Blick kaum sichtbar, flacher.

Dadurch geht die rutschhemmende Wirkung verloren und die Unfallgefahr steigt.

Auch profilierte Bleche, wie Tränen- oder Quintettblech, bieten nicht für alle Zeit einen sicheren Auftritt. Sie können,

Treppenstufen aus Gitterrosten haben sich besonders bewährt

wie die Warzen, durch jahrelange Benutzung „abgewetzt“ werden. Mehrfaches Überstreichen lässt mit der Zeit das Profil in dicker Farbe verschwinden, und die rutschhem-

mende Wirkung ist dahin. Spätestens vor dem dritten Anstrich muss die alte Farbe entfernt werden. Ist ein Austausch abgenutzter Profilbleche nicht möglich, kann die rutschhemmende Wirkung mit Deckfarbe, der Sand beigemischt wird, wiederhergestellt werden.

Wenn die Trittlflächen von Treppenstufen an Deck abgenutzt sind, sollten sie ausgetauscht werden.

Besonders bewährt haben sich Treppenstufen, die aus Gitterrosten gefertigt sind. Auf ihnen kann sich keine Feuchtigkeit ansammeln. Schnee und Schmutz werden durchgetreten und beeinträchtigen den sicheren Stand nicht.

Altgewohnt und doch anders Seminare der BGF stehen allen offen

Als Binnenschiffer fragen Sie sich bestimmt: „Wie steht es denn nach der Fusion mit der BGF um unsere Seminare? Gibt es die speziell auf die Binnenschiffahrt zugeschnittenen Lehrgänge weiterhin? Und wie komme ich an die Lehrgänge ran?“

Zunächst einmal vorausgeschickt: Altbewährtes bleibt bestehen, und viel Neues kommt hinzu. Die Seminarprogramme der ehemaligen BSBG und BGF wurden zusammengefasst und stehen nun allen Mitgliedsunternehmen der neuen BGF offen. Das bedeutet, die speziellen Binnenschiffahrts-Seminare werden in gewohnter Form weitergeführt. Von Seminaren zu allgemeinen Themen, egal von welcher der beiden Berufsgenossenschaften sie bisher angeboten wurden, können nun alle Branchen profitieren. Für Binnenschiffer könnten z. B. die Seminare für Führungskräfte interessant sein oder Sie informieren sich über die

Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, falls Sie auch diesen Teil der Transportkette anbieten.

Der Schulungszeitraum geht jeweils vom Herbst bis zum Frühjahr des nächsten Jahres. Damit Sie die Seminare rechtzeitig einplanen können, veröffentlichen wir jetzt, im Frühjahr, die Seminartermine für das nächste „Wintersemester“. Spezielle Seminare für die Binnenschiffahrt erscheinen wie gewohnt auch in dieser Ausgabe des „Fahrensmanns“. Das gesamte Seminarangebot erscheint in der April-Ausgabe (3/2005) des Mitteilungsblattes der BGF, dem „SicherheitsPartner“.

Außerdem finden Sie es zeitgleich zum „SicherheitsPartner“ auch im Internet unter www.bgf.de. Dort hilft Ihnen unter „Arbeits- und Gesundheitsschutz/Seminare“ eine Suchmaschine, Ihr gewünschtes Seminar zu finden. Und wenn Sie möchten, melden Sie sich mit der vorbereiteten E-Mail gleich online an.

Apropos Anmeldung: Bitte melden Sie sich für Seminare immer bei der für Sie zuständigen Bezirksverwaltung (BV) an. Welche das ist, erkennen Sie an den ersten Ziffern Ihrer Mitgliedsnummer (z. B. 03 für die BV3 in Hannover). Dort können Sie auch Fragen zu den Seminaren stellen. Für alle Lehrgänge rund um die Binnenschiffahrt steht Ihnen nach wie vor auch Herr Tappert in Duisburg unter der Telefonnummer (02 03) 295-21 53 zur Verfügung. Wie bisher gilt auch zukünftig: Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, die Lohn- und Gehaltfortzahlung der Arbeitgeber.

Viel Spaß und Erfolg bei den „alten“ und neuen Seminaren der BGF!

Seminare 2005/2006

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Referat Binnenschiffahrt

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
Fortbildungsseminar	29. 05. 06 – 31. 05. 06	Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte		
Grundseminar A für Sicherheitsbeauftragte	06. 03. 06 – 09. 03. 06	Sellinghausen
Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	24. 04. 06 – 27. 04. 06	Sellinghausen
Fortbildungsseminar	28. 11. 05 – 30. 11. 05	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder		
Fortbildungsseminar	12. 06. 06 – 14. 06. 06	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende		
Einführungsseminar für Berufsanfänger	19. 09. 05 – 30. 09. 05 16. 01. 06 – 27. 01. 06	Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar „Präventivmaßnahmen zur Verhütung von Notfällen“	08. 11. 05 – 10. 11. 05 14. 03. 06 – 16. 03. 06 21. 03. 06 – 23. 03. 06	Boppard Rostock Sellinghausen
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt		
Workshop Rettungsweste	05. 12. 05 – 07. 12. 05 27. 03. 06 – 29. 03. 06	Sellinghausen

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	05. 09. 05 – 07. 09. 05 10. 05. 06 – 12. 05. 06	Duisburg
Grundseminar für betrieblichen Brandschutz	18. 10. 05 – 19. 10. 05 06. 06. 06 – 07. 06. 06	Duisburg
Richtiger Umgang mit Handlöschgeräten	28. 10. 05 03. 03. 06	Duisburg
Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs-, Wartungs- u. Instandhaltungsarbeiten	08. 09. 05	Duisburg
Unterweisung von Mitarbeitern: Kompetent Unterweisungen durchführen	14. 11. 05 – 16. 11. 05 15. 05. 06 – 17. 05. 06	Sellinghausen
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	12. 09. 05 – 14. 09. 05	Sellinghausen
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Prävention Wirbelsäulenerkrankung	04. 10. 05 – 06. 10. 05	Sellinghausen

Mitmachen und gewinnen

Schlagwort	unendlich			Stadt in Neubrandenburg	unzugänglich	Orientteppich	lat.: sei gegrüßt		Nebenfluss der Elbe
Eröffnungsveranstaltung						6			
volziehende Staatsgewalt					15				Rauchkraut
Flächenmaß		Blutgefäß		lebhaft, schlau				11	4
Stadt am Mittelmeer				Skatbegriff/ Kfz.-Kennz. von Recklinghausen			Schwebe	Atem	
Volksstamm	2						Männernamen		
				Kfz.-Kennz. von Ungarn		13			
Hauptsache		5		12	Stierkämpfer	7	Mündungsarm des Rheins		10
Kartenspiel				gemein		3			Großvater
	jordanische Königin	Verbindung von Muskeln u. Knochen (Mz.)				9			Motorradmarke
				Hochschulreife			14	engl.: Siegespreis	8
	Diskont							griechischer Buchstabe	1

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

Die Buchstaben von 1 – 15 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 Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Ausnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Angehörigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Einsendungen unter genauer Absenderangabe einschließlich der Angabe, auf welchem Schiff und in welchem Unternehmen der Absender tätig ist, an die BGF, Abt. HV/T/ Der Fahrensmann, Postfach, 22757 Hamburg.

Einsendeschluss:
30. April 2005

Auflösung
aus Fahrensmann 4/2004:
QUALIFIZIERUNG

Gewinner aus 4/2004

- 1. Preis € 50,-**
Stefan Dreyer
Schiffsführer
26871 Papenburg
- 2. Preis € 25,-**
Jessica Stumpf
FGS „Barbarossa“
74388 Talheim
- 3. Preis € 25,-**
Bruno Müller
Bunkerboot „Günther“
54294 Trier
- 4. Preis € 25,-**
Rüdiger Kröpke
GMS „Ideal“
21354 Blechede
- 5. Preis € 25,-**
Uwe Gätcke
GMS „Holsatia“
21481 Lauenburg

Eigene Sicherheit kommt zuerst

Tipps bei Verkehrsunfällen, Hilfe für Verunglückte

Achtung Unfall! Auf Autobahnen kommen mehr Menschen durch unachtsames Verhalten bei Pannen und Unfällen ums Leben als bei den Unfällen selbst. Menschen, die helfen wollen, sind gefährdet, wenn sie keine Vorsichtsmaßnahmen in solchen Situationen beachten. Nur wer als Helfer keinen Schaden erleidet, kann Verunglückten helfen.

Deshalb hier einige Tipps:

1. Schalten Sie rechtzeitig die Warnblinkanlage ein, wenn Sie sich der Unfallstelle nähern. Dadurch signalisieren Sie den folgenden Verkehrsteilnehmern eine mögliche Störung des Verkehrsflusses.

2. Halten Sie mindestens 10 bis 20 Meter Sicherheitsabstand zur Unfallstelle. Stellen Sie Ihr Fahrzeug am Fahrbahnrand so ab, dass es bei Dunkelheit die Unfallstelle ausleuchtet. Ziehen Sie eine Warnweste an.

3. Sichern Sie die Unfallstelle durch ein Warndreieck in etwa 100 bis 200 Metern Entfernung (auf Autobahnen und Schnell-



Das Warndreieck muss im großen Abstand von der Unfallstelle richtig aufgestellt werden.

straßen) und einem Abstand etwa 50 bis 80 Zentimeter vom Fahrbahnrand auf der Straße ab. Ein an der Innenseite des geöffneten Kofferraumdeckels befestigtes Warnschild reicht nicht aus. Bei Kurven und Bergkuppen muss das Warndreieck vor diesen Änderungen des Straßenverlaufs aufgestellt werden. Eine Warnblinkleuchte ergänzt, wenn vorhanden, das

Warndreieck. Warnwesten gehören bisher nur in gewerblich genutzten Fahrzeugen zur Pflichtausstattung. Aber auch in Privatfahrzeugen sind sie im Straßenverkehr – nicht nur bei Dunkelheit – lebensrettend.

Sinnvoll ist auch ein Pulverlöscher im Auto, mit dem man brennende Personen ablöscht und rettet.

Arbeitsmedizinisches Zentrum Duisburg in neuen Räumen

Betreuung geht heute über die Binnenschifffahrt hinaus

Vor nahezu 30 Jahren wurde der Arbeitsmedizinische Dienst (AMD) der BSBG als Serviceeinrichtung für die Binnenschifffahrt gegründet. Das Zentrum in Duisburg-Ruhrort war vielen Binnenschifffahrern vertraut. Zum 1. September hat es einige Veränderungen gegeben. Das Zentrum ist in die Duisburger Innenstadt umgezogen. Das arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Zentrum – ASD Rhein-Ruhr GmbH – findet man nun in der Düsseldorfstraße 193, in unmittelbarer Nähe zum Polizeipräsidium.

Außenstellen entlang aller wichtiger Wasserstraßen stehen für die Schifffahrt als zusätzliche Stützpunkte zur Verfügung. Eng verbunden mit der Schifffahrt, kennen die Ärzte und ihr Assis-

tenzpersonal die Besonderheiten und Probleme der Schifffahrt und können diese sachkundig einschätzen und die Mitarbeiter so optimal betreuen.

Aber nicht nur diese Zielgruppe wird betreut. Bereits im Gründungsjahr kamen auch Betriebe aus anderen Berufszweigen auf den AMD zu und baten um Übernahme der arbeitsmedizinischen Betreuung ihrer Mitarbeiter. Inzwischen gehören Verkehrsunternehmen aller Branchen (Schifffahrt, Bahn, Flughäfen, Güterkraftverkehr, Personennahverkehr) zu den Kunden.

Auch das Leistungsspektrum wurde erweitert. Am Anfang bestimmten die gesetzlich vorgeschriebenen Tauglichkeits- und Patentuntersuchungen von

Besatzungsmitgliedern und Schiffsführern die Arbeit. Heute gibt es eine Vielfalt arbeitsmedizinischer Untersuchungen. Einen Schwerpunkt bilden Untersuchungen nach verkehrsrechtlichen Vorschriften. Ausgebaut wurde die Sicherheitstechnik. Dies spiegelt sich im neuen Namen wider: ASD Rhein-Ruhr GmbH. Die Betreuung stellen über 32 Mitarbeiter, darunter acht Fachärzte, vier Sicherheitsingenieure, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und das medizinisch-technische Assistenzpersonal sicher.

Im modernisierten früheren Verwaltungsgebäude der BSBG werden die Mitarbeiter in einer angenehmen Atmosphäre und in der bekannten Qualität weiter betreut werden.



Blick in den Eingangsbereich des modernisierten Gebäudes.



Macht nicht nur im Film eine gute Figur: die Familie Küster.

„Ertrinken verboten!“ BG ließ Film über die Rettungsweste drehen

Die Zahl der Todesfälle auf Null zu senken, das ist Ziel der berufsgenossenschaftlichen Präventionsarbeit. Und diesem Ziel kommt sie gemeinsam mit dem Gewerbe immer näher, denn in den letzten Jahren ist die Zahl der Todesfälle enorm gesunken. Zu diesem Zweck sind der BG alle geeigneten Mittel Recht: Schulungen, Informationen, Werbung und jetzt auch eine DVD.

Entstanden ist es im vergangenen Jahr in Duisburg, Magdeburg und Berlin. Dabei hatte die BSBG Hilfe aus dem Ge-

werbe. Die Familie Küster, bei der auf MS Fatum einige Szenen gedreht wurden, gehörte dazu. Jens Kotterba, Technischer Aufsichtsbeamter der BGF, Referat Binnenschifffahrt, hat nicht nur die Dreharbeiten in Berlin begleitet, sondern stattete der Familie jetzt noch einmal einen Besuch ab. Im Gepäck ein kleines Dankeschön und die pressfrische DVD. Auf ihr ist nicht nur der Film „Ertrinken verboten“, sondern auch viel Wissenswertes um die Rettungsweste enthalten. Mehrere PowerPoint-Vor-

träge erleichtern die Unterweisung im Betrieb zum Thema „Rettungsweste“.

Die DVD ist über den Technischen Aufsichtsdienst der BGF, Referat Binnenschifffahrt, erhältlich. Man bekommt sie aber auch bei der GSV, dem Medienversand der BGF, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax (040) 39 80-10 40. Sie kostet für Mitgliedsbetriebe der BGF 10 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten und für Nichtmitgliedsbetriebe 25 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten.

Gehen Sie mit der BGF ins Netz Jetzt finden Sie alles unter www.bgf.de

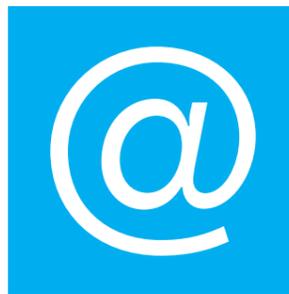
Auf gezielte Informationen der Berufsgenossenschaft muss die Binnenschifffahrt nach dem Zusammenschluss mit der BGF nicht verzichten. Wir laden Sie herzlich ein zum surfen, recherchieren oder einfach nur mal besuchen unter www.bgf.de.

Unter dieser Adresse finden Sie nicht nur alle Anschriften und Telefonverbindungen der Hauptverwaltung und der für Ihren Betrieb zuständigen Bezirksverwaltung, sondern auch die Telefonnummern ihrer bewährten Ansprechpartner aus der Präventionsabteilung. Sie können die BGF näher kennen lernen, sich über den Versicherungsschutz informieren und aktuelle Meldungen abrufen. Und Sie finden natürlich Ihre Infos rund um den Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt. Die Fachinformationen finden Sie in der Rubrik „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ und dort unter dem Unterpunkt „Binnenschifffahrt“. Die Aktualisierung dieser Seiten sind in Arbeit und werden in den kommenden Wochen in den Internetauftritt der BGF integriert.

Sie lesen gern den „Fahrensmann“, haben aber den Jahrgang 2004 gerade entsorgt? Auch das ist kein Problem. Fester Bestandteil bleibt auch unter www.bgf.de der „Fahrensmann online“. Genau wie der „SicherheitsPartner“, der den Binnenschifffahrts-Unternehmen seit Anfang dieses Jahres ebenfalls zugesandt wird, sind beide Fachblätter jederzeit auch in älteren Ausgaben als pdf-Datei abrufbar. Sie findet man unter der Rubrik „Service“.

Aber die Internetseiten der BGF bieten für die Mitglieder

aus der Binnenschifffahrt auch Neues: Dazu gehört vor allem die Rechtsgrundlagen-Datenbank, die online alle Vorschriften und Regelwerke der BGF zur Verfügung stellt. Die Datenbank (Sie finden sie unter „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“) wurde um die Schriften der Binnenschifffahrt erweitert. Per Volltextsuche können Sie schnell die gesuchten Informationen aus den Rechtsvorschriften herausfiltern.



Neu für Sie ist auch die Möglichkeit, die von der BGF herausgegebenen Medien online zu bestellen. Immer auf dem neuesten Stand finden Sie im Mediashop alle Videos, CD-ROM, Vorschriften, Info-Broschüren und Aktionsmedien. Ein Kurztext informiert über den Inhalt, die aktuelle Auflage und den Preis der Medien.

Ein so aktuelles Medium wie das Internet entwickelt sich natürlich schnell. Deshalb arbeitet die BGF auch mit Hochdruck an einem neuen Projekt: dem digitalen Lohnnachweis. Die Testphase läuft. Schauen Sie also gern ab und zu mal vorbei. Die BGF freut sich auf Ihren Besuch und natürlich auch über Lob und Kritik. Schreiben Sie einfach an info@bgf.de.

Handbuch „Suchtprobleme im Betrieb“

Die Berufsgenossenschaften und der DVR haben in aktualisierter Auflage die 112-seitige Broschüre „Suchtprobleme im Betrieb“ veröffentlicht. Sie informiert über Auswirkungen von Alkoholsucht, Medikamentenmissbrauch oder von illegalen Drogen, zeigt die Folgen für Abhängige und Betriebe

auf und beschreibt Hilfsmöglichkeiten und Vorbeugungsprogramme. Zielgruppe dieses Handbuchs sind vor allem betriebliche Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsräte. Die Broschüre kann zum Preis von 3,65 Euro zzgl. MwSt. im Internet unter www.dvr.de bestellt werden.

Terrorabwehr führte zu neuem Kapitel im ADNR

Der Terroranschlag vom 11. September 2001 auf das World Trade Center erfasst in seinen Auswirkungen seit dem 1. Januar 2005 auch die Binnenschifffahrt. Im ADNR 2005 gibt es das neue Kapitel 1.10, das die Terrorismusvorbeugung beim Gefahrguttransport in der Binnenschifffahrt regelt. Die Regelungen in diesem Kapitel sollen das Risiko, dass Gefahrgut-schiffe, bzw. ihre Ladung, als Waffe gegen Menschen oder infrastrukturelle Einrichtungen von Terroristen eingesetzt werden können, minimieren. Daher werden in diesem Kapitel nicht nur Anforderungen an Binnenschiffe geregelt. Ebenso sind Besatzungen, Liegeplätze und Umschlagsanlagen betroffen.

Das Kapitel 1.10 ist zweiteilig aufgebaut. Zum Einem gibt es den allgemeinen Teil, der für alle Gefahrguttransporte Geltung besitzt und zum Anderen den Teil, der für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial gilt.

Die Vorschriften des allgemeinen Teils regeln die Identifizierung der Besatzungen, die Sicherung der Umschlagsanlagen und die Unterweisungen auf dem Gebiet der Sicherheitsmaßnahmen.

Die Vorschriften für den Transport von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial erfordern darüber hinaus das Erstellen von Sicherungsplänen in Zusammenarbeit mit allen am Transport beteiligten Personen (Beförderer, Absender, Empfänger). Der Inhalt der Sicherungspläne umfasst im Wesentlichen eine Risikobewertung, Zuweisung von Verantwortungen und Maßnahmen zur Verringerung der Risiken. Weiterhin sind Bestandteil: Verfahren zur Meldung von Bedrohungen und zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne sowie Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Verbreitung der Informationsschritte im Sicherheitsplan nur auf die von der Beförderung beteiligten Personen begrenzt ist.

Haas übergab das Ruder an Barth Schulschiff Rhein in Duisburg unter neuer Leitung

Nicht nur Schiffsjungen, die in Duisburg ihre Ausbildung und später ihr Patent erworben haben, kennen ihn: Kapitän Peter Haas. Über 22 Jahre war er der Chef auf der Brücke. Haas war seit 1. Januar 1983 Leiter des Schulschiffs Rhein in Duisburg-Homburg. Nun gab er das Ruder ab und legte es in jüngere Hände. Am 12. März wurde Haas verabschiedet.

Die Einrichtung Schulschiff gehört dem Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt an.

Haas, der 1967 seine Beschäftigung beim Allgemeinen Arbeitgeberverband der Rhein-schifffahrt begonnen hat, kam dann zum 1974 neu gegründeten Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt und wurde 1983 Chef auf dem Schulschiff. Ihm verdankt das Schulschiff viel von seinem guten Ruf. Haas war auch als Vorsitzender des Prüfungsausschusses bei der IHK für die Binnenschiffer aktiv und gehörte der Prüfungskommission für das Rheinschifferpatent an.

Nachfolger Lothar Barth (49) ist bereits seit September 2004 mit an Bord. Als gelernter Binnenschiffer bringt er alle Voraussetzungen für seinen neuen Job mit. Seine Ausbildung und erste praktische Erfahrungen hat er sich bei der KD erworben. Anschließend war er als Schiffsführer und später als Personalsachbearbeiter bei der Reederei Dettmer tätig. Zuletzt arbeitete er als Personal- und gehörte der Prüfungskommission bei der Firma Projob in Duisburg.

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 BGF eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Originalmeldung wiedergegeben.

★
Nachdem der Matrose den Einfahrtsbereich des Fährplatzes vorbereitet hatte, begab er sich auf den Mittelstreifen zum Platzende und stürzte. Er rutschte aus, verdrehte sich den rechten Fuß und fiel mit der linken Hüfte auf den Bordstein.

★
Beim Nageln einer Stahlwand kam ein Fremdkörper ins Auge. Als persönliche Schutzausrüstung trug der Matrose eine Atemmaske, Gehörschutz und Schutzbrille, die bedingt durch die Maske wohl nicht optimal saß. Das Ausmaß der Verletzung wurde erst in der Nacht deutlich, nachdem das ursprüngliche Fremdkörpergefühl sich in starke Schmerzen wandelte.

★
Beim Verlassen der Wohnung an Bord wollte der Schiffsführer seine Arbeitsschuhe anziehen, ist auf die Stahlkappe getreten, mit dem rechten Fuß weggeknickt und dem gefallen.

★
Während der Arbeit öffnete der Schiffsführer eine Stahltür, welche durch eine Windböe zugeschlagen wurde. Er klemmte sich den rechten Ringfinger ein.

★
Der Kellner lief im Bordrestaurant zu einem Tisch. Dabei übersah er die Lukentür des Schiffsbodens, welche geöffnet war. Er rutschte mit dem linken Bein in die Luke hinein und fiel mit dem Schienbein direkt auf eine Kante.

★
Beim Nachratschen an der Koppelpelle vorn kam beim Treten ins Handrad loses Koppeltau auf. Dadurch trat der Steuermann ins Leere. Dies verursachte ein Umknicken des linken Fußes. Es wurden vom Steuermann Arbeitsschutzschuhe getragen.

★
Beim Abstieg vom Steuerhaus auf das Dach ist der Schiffsführer ausgerutscht und mit dem rechten Knie auf die Außenkante des Dachvorsprungs aufgeschlagen.

★
Auf dem Schiff an Deck stehend ist der Matrose mit dem Kopf gegen eine Brücke gestoßen.

★
Beim Abwärtsgehen ins Leere getreten, umgeknickt und dann gestürzt.

★
Beim Holen einer Leiter aus dem Schiffsrumphat sich der Matrose den 5. Finger links eingeknackt.

★
Bei starken Wind versuchte der Steuermann das Schiff ständig zu bekommen. Dabei schlug ihm das Tau auf den linken Unterarm.

★
Der Matrose ist ausgerutscht, mit der linken Seite auf eine Kante am Pier gefallen. Seitdem Schmerzen in der linken Seite.

★
Beim Fastmachen des Schiffes wollte der Matrose die Leine auf den Poller werfen. Dabei hat er sich den rechten Ellenbogen am Poller gestoßen.

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · Verantwortlich: Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier · Redaktion: Renate Bantz · Verlag: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · E-Mail: fahrensmann@bfg.de · Druck: Brendow Printmedien, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Bildnachweis:
Seite 1: Verein Alsterdampfschiffahrt e.V., Hamburg
Seite 5 und 7: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Sicher mit dem Fahrrad unterwegs Auch hier auf Schutz achten

Radfahren fördert die Gesundheit, ist aber leider auch nicht ungefährlich. Aber mit einigen Maßnahmen kann man sich vor Verletzungsrisiken schützen und den Spaß an der Bewegung in der frischen Luft erhöhen.

Zum sicheren Fahrradfahren gehört zunächst ein sicheres Fahrrad und gut sichtbare Kleidung. Diese sollte durch einen Helm ergänzt werden, denn sehr häufig und gefährlich sind Kopfverletzungen. Viele dieser Verletzungen könnten mit einem Helm vermieden oder gemildert werden.

Auch verkehrsgerechtes Verhalten trägt zu mehr Sicherheit bei. Suchen Sie sich deshalb die sichersten Wege aus, auch wenn dies unter Umständen einen Umweg einschließt. Besondere Gefahrenpunkte sind Straßeneinmündungen im Verlauf eines Radwegs oder die falsche Benutzung des Radwegs auf der linken Straßenseite.

Auch rechts abbiegende Fahrzeuge, vor allem Lkw, stellen ein hohes Unfallrisiko dar, weil Radfahrer für längere Zeit in den toten Winkel geraten können und dann vom Fahrer nicht gesehen werden. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) empfiehlt deshalb den Radfahrern, an einem wartenden Lkw nicht seitlich vorzufahren. Viele Radfahrer schätzen den toten Winkel nicht richtig ein. Dieser ist nicht unmittelbar seitlich neben dem Lkw, sondern beginnt erst in einem Abstand von etwa 1 Meter von der Seitenwand des Lkw. Ein weiterer toter Winkel



Neue Spiegelsysteme sollen den toten Winkel minimieren.

befindet sich ganz vorne im Bereich von Beifahrertür und Stoßstange.

Auch Schienen können zu einem erhöhten Risiko werden. Deshalb Schienen immer im stumpfen Winkel überfahren.

Fahrradfahren macht noch mehr Spaß, wenn man mit einem ergonomisch angepassten Fahrrad unterwegs ist. So ist eine aufrechte Sitzposition schonender für die Wirbelsäule, als eine gebeugte Sitzhaltung. Eine aufrechte Sitzposition entlastet auch die Hände und Handgelenke. Denn je aufrechter man sitzt, um so mehr wird das Körpergewicht von den Händen auf das Gesäß verlagert. Wichtig ist dann ein Sattel, der zum bequemen Sitzen geeignet ist. Eine gute Federung dämpft Stöße und bietet mehr Komfort. Zuletzt sollten Sie auf die geeignete Sitzhöhe achten. Der Sattel muss ausreichend hoch eingestellt sein.



Der Vorstand des Vereins mit Ilka Heger, der Vorsitzenden (3. v. re.).

Frauen feierten Jubiläum

River-Ladies werden sie gelegentlich mit einem Augenzwinkern genannt, oder Powerfrauen. Beides stimmt, aber sie sind noch viel mehr, die Frauen in der Binnenschiffahrt. Am 25. Februar konnte der Verein auf sein 10-jähriges Bestehen zurückblicken. Und er tat es, wie es Frauen mit solchen Attributen gebührt, mit einer Feier. „Haus Rhein“ bot den Rahmen für eine familiäre und dennoch offizielle Feier. Denn viele waren gekommen, um den Frauen zu ihrem Jubiläum zu gratulieren und das Engagement der Frauen zu loben. Zu den Gästen gehörten u. a. Gunther Düttemeyer, als Hausherr, Eberhard Spitzer vom BDB, Pastor Frank Wessel, der quasi als Pate fungierte, die Duisburger Bürgermeisterin Janicki sowie Michael Goldmann, MdB, der extra aus Berlin gekommen war.

Die Gäste- und Rednerliste zeigt, dass „die Frauen“ nicht nur in der Binnenschiffahrt bekannt sind, sondern mit ihrem Engagement einen wichtigen

Beitrag für die Bekanntheit der Binnenschiffahrt in der Öffentlichkeit leisten. In zahlreichen Gesprächen mit Politikern, bei Besuchen und Vertretungen auf Veranstaltungen, oder durch ihr Engagement auf Messen und ihre Vereinszeitung „Flaschenpost“ leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit für die Binnenschiffahrt. Die über 20 anwesenden Mitglieder konnten sich über viele Glückwünsche, Blumen und Geldgeschenke freuen. Auch für die Bewirtung der Gäste war bestens gesorgt.

Dies sind die Frauen auch von ihren regelmäßigen Vereinstreffen gewohnt. Neben vielen inhaltlichen Punkten kommt dabei immer auch die Geselligkeit nicht zu kurz. Viele Frauen reisen zu den Treffen von weit her an, um sich mit den Kolleginnen zu treffen, auszutauschen, ein paar frohe Stunden zu verbringen. Dieser Geist macht den Verein so unnahbar – die Feier hat gezeigt, dass dies auch zukünftig so bleiben soll.

Patent-Untersuchung dient einem anderen Zweck ... als die Vorsorgeuntersuchung nach G 25

Worin bestehen die Unterschiede zwischen der arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung nach G 25 (Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten) und der Untersuchung nach der Patentverordnung?

Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten – darunter versteht man nicht nur das Fahren von Kraftfahrzeugen, sondern auch das Führen von Flurförderzeugen, Hebezeugen, Schienenbahnen, Luftfahrtbodenaggregaten, Regalbediengeräten, usw. Aber auch das Steuern von Steifförderern oder das Überwachen von Anlagen in Leitständen gehört dazu.

Diese Tätigkeiten stellen bestimmte Anforderungen an den Beschäftigten, an seinen allgemeinen Gesundheitszustand, oder an sein Sehvermögen, aber auch an den Umgang mit typischen Belastungen, wie Stress oder Monotonie. Soll ein Arbeitsmediziner die Eignung eines Beschäftigten beurteilen, dann orientiert er sich daran, inwieweit der Arbeitnehmer diese Anforderungen erfüllt. Abgestimmt auf bestimmte Fahr-, Steuer- oder Überwachungstätigkeiten beschreibt der berufsgenossenschaftlichen Grundsatz unter der Ziffer 25 (G 25), welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die Tätigkeit ohne gesundheitliche Bedenken ausgeübt werden können.

Um diese Frage korrekt zu beurteilen, ist die genaue Kenntnis des Arbeitsplatzes und seiner Belastungen erforderlich. Deshalb darf die-

se Untersuchung nur von einem Facharzt für Arbeitsmedizin oder einem Arzt mit der Zusatzbezeichnung Betriebsmedizin durchgeführt werden.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Von Schiffsführern wird häufig die Frage gestellt, ob die Untersuchung nach der Patentverordnung, die zur Verlängerung des Patents ab 50 sowieso erforderlich ist, nicht ausreicht. Die Patentuntersuchung gibt in erster Linie Auskunft auf die Frage, ob der Schiffsführer ein Risiko für die Sicherheit des Schiffsverkehrs darstellt, auf Fragen der Gesundheitsvorsorge geht sie nicht ein. Beim G 25 gilt es vorrangig die Frage zu beantworten, ob die jeweilige Tätigkeit ein Gesundheitsrisiko für den Untersuchten darstellt, ob sie bestehende Gesundheitsstörungen verschlimmern kann, oder als Ursache für bestehende Gesundheitsstörungen angesehen wer-

den muss – und das bereits vor dem 50. Lebensjahr.

Das Ergebnis einer solchen Untersuchung dient in erster Linie der Beratung, um zukünftige Gesundheitsstörungen oder die Verschlimmerung bestehender Probleme zu vermeiden. Dies kann natürlich nur ein Angebot sein. Jeder muss selber wissen, ob er es in Anspruch nehmen will oder nicht. Die Kosten der Untersuchung trägt der Unternehmer. Selbstverständlich können die Untersuchungen nach G 25 und nach der Rheinpatentverordnung gleichzeitig durchgeführt werden, wenn der untersuchende Arzt dazu berechtigt ist.

Das Ergebnis der Untersuchung, also die Frage, ob gesundheitliche Bedenken gegen die Tätigkeit bestehen, ist zunächst einmal eine Sache zwischen Arzt und Beschäftigtem. Nur wenn der Beschäftigte zustimmt, darf der Arzt das Ergebnis weitergeben. Etwas anders sieht die Angelegenheit aus, wenn der Unternehmer in seiner Gefährdungsbeurteilung festgestellt hat, dass die Tätigkeit eine erhebliche Gefährdung für Dritte beinhaltet, so dass für die Beurteilung der Eignung eine Stellungnahme des Betriebsarztes zwingend erforderlich ist. Dann soll der Unternehmer nur solche Beschäftigte mit dieser Tätigkeit betrauen, bei denen eine betriebsärztliche Stellungnahme vorliegt. Diese wird der Betriebsarzt natürlich auch auf der Grundlage des G 25 anfertigen.

Bei Kontakt mit Asbest ist Vorsorge nötig

BGen bieten spezielle Vorsorgeuntersuchungen

Das „Wundermineral“ Asbest wurde aufgrund seiner hervorragenden chemischen und physikalischen Eigenschaften jahrzehntelang in der modernen Industrie weltweit angewendet. So wurde es für Fassaden- und Dachverkleidungen, an Heizungsanlagen oder in Kupplungs- und Bremsbelägen genutzt, auch in der Binnenschiffahrt. Inzwischen ist bekannt, dass Asbest sich nach dem Einatmen wegen der besonders feinen Fasern u. a. in der Lunge festsetzen kann. Die Folgen können z. B. Asbestose (Asbeststaublunge) oder Lungen- bzw. Kehlkopfkrebs sein.

Deshalb besteht inzwischen ein generelles Herstellungs- und Verwendungsverbot für Asbest. Dort wo auch heute noch bei Abbruch-, Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten Kontakt mit Asbest besteht, ist die Durchführung dieser Arbeiten durch die Technischen Regeln für Gefahrstoffe „Asbest – Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten“ (TRGS 519) ausführlich beschrieben.

Unter anderem sind nach § 15 und 16 in Verbindung mit Anhang V Gefahrstoff-Verordnung regelmäßige Vorsorgeuntersuchungen vorgeschrieben.

Für die Organisation und Überwachung der Asbestvorsorgeuntersuchungen haben die gesetzlichen Unfallversicherungsträger die „Zentrale Erfassungsstelle asbeststaubgefährdeter Arbeitnehmer“ (ZAs) eingerichtet. Dort werden alle Personen erfasst, die durch ihre Tätigkeit asbeststaubgefährdet sind oder waren und dem zuständigen Unfallversicherungsträger (der Berufsgenossenschaft) gemeldet worden sind.

Nachuntersuchungen alle drei Jahre

Bei den Asbestvorsorgeuntersuchungen unterscheidet man zwischen Erst-, Nach- und nachgehenden Untersuchungen.

Für Erstuntersuchungen fordert der Betrieb die speziellen Untersuchungsbögen (G 1.2) bei seiner Berufsgenossenschaft an und gibt diese dem Mitarbeiter ausgefüllt mit.

Für die folgenden Nachuntersuchungen, d. h. ca. alle drei Jahre, erhält der Betrieb zum nächsten Untersuchungstermin von der BGF Untersuchungsbögen, in denen die persönlichen Daten bereits maschinell eingetragen sind. Vorausset-

zung hierfür ist, dass der Arzt die Erstuntersuchungsformulare zur Erfassung an die BGF gesandt hat.

Nachgehende Untersuchungen: Aufgrund der langen Latenzzeit (so nennt man den Zeitraum zwischen dem Einwirken eines Schadstoffes und dem Auftreten von Symptomen) ist die Entstehung einer durch Asbest verursachten Erkrankung auch 15 bis 30 Jahre nach Exposition möglich. Daher werden den Betroffenen nach Beendigung des Umganges mit asbesthaltigen Materialien weiterhin arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen (sog. nachgehende Untersuchungen) angeboten. Die Teilnahme daran ist freiwillig, die Kosten für die nachgehenden Untersuchungen trägt die jeweilige Berufsgenossenschaft. Die Zentrale Erfassungsstelle (ZAs) schreibt die Betroffenen direkt an, d. h. die nachgehenden Untersuchungen laufen nicht über den Betrieb. Wichtig ist deshalb, dass der Betrieb nach dem Ausscheiden eines Versicherten aus der gefährdenden Tätigkeit einen Abmeldebogen an die BG schickt. Dies gilt auch, wenn der Betroffene im Betrieb bleibt, dort aber an einem nicht asbeststaubgefährdeten Arbeitsplatz weiterarbeitet.

Besondere Gewerbe der BGF

„Geht nicht“ gibt's nicht für den Hubschraubereinsatz

Wenn es unwegsam ist und schnell gehen muss

Bei der BGF sind nicht nur der gewerbliche Transport von Gütern und Personen auf der Straße versichert, sondern es gibt auch Gewerbe, die weniger bekannt, aber dennoch interessant sind. „Der Fahrensmann“ stellt Ihnen in einer kleinen Serie solcher außergewöhnlichen Gewerbe vor. Beginnen möchten wir mit dem Einsatz von Hubschraubern.

Hubschrauber können alles ... fast alles. Sie starten und landen auf kleinstem Raum – eine ebene Fläche, wenn sie den Mindestmaßen entspricht, ist ausreichend, so z. B. eine Plattform auf Schiffen außerhalb von Hindernissen, wie Deckaufbauten oder Antennen. Hat man diese Voraussetzungen nicht, ist ein „Besuch“ auf dem Schiff trotzdem mit Hilfe einer Seilwinde möglich. Sie werden es schon erkannt haben, hier ist der Lotsenversetzdienst mit Hubschraubern gemeint.

Aber immer der Reihe nach. Wenn wir uns über Hubschraubereinsätze unterhalten, dann

ist eins vorweg zu stellen. Hubschrauber sind sehr sichere Luftfahrzeuge, haben aber wie alle Dinge ihre Grenzen. Meteorologische Einflüsse, wie z. B. unsteter oder stürmischer Wind und schlechte Sichtbedingungen sind in erster Linie zu beachten. Nicht jeder Hubschraubertyp ist für jede Arbeitsart geeignet. Entscheidend ist auch das Können der Besatzung – Hubschrauber fliegen können allein reicht nicht aus, um sicher Außenlasten zu befördern.

Hilfe bei Hochwasser

Das Einsatzspektrum ist unerschöpflich – überall, wo ein Landfahrzeug nicht hinkommt, wird der Hubschrauber eingesetzt. Er landet oder schwebt an Unfallstellen um Menschenleben zu retten. Gelegentlich erleben wir ihn an der Autobahn, dann muss die Hilfe für

die Unfallopfer aus der Luft kommen. Im Hochgebirge befördert er Notärzte und kann diese aus bis zu 100 m Höhe am Seil ablassen, um in einer Schlucht oder im Lawinengebiet Hilfe zu leisten.

Allen in Erinnerung sind die Hubschraubereinsätze in Hochwassergebieten, wie an der Elbe vor knapp drei Jahren. Erst erfolgt die Hilfe für die Menschen, dann werden wichtige Lasten transportiert (Hilfsgüter, Sandsäcke). Diese Außenlastflüge nehmen auch ohne Hochwasser einen breiten Raum ein. Auf hohen Türmen werden Antennen gesetzt oder demontiert, mit Arbeitskörben werden Hochspannungsleitungen über Schluchten repariert, im Hochgebirge werden neue Seilbahnen montiert und zukünftig werden die Monteure der neuen Generation der Windkraftanlagen in der Nordsee mittels Hubschrauber ihren Arbeitsplatz erreichen.

Die Winzer lassen den Hubschrauber über ihre Weinberge fliegen, um den Mehltau zu bekämpfen und die Förster bitten um Kalkgaben über ihren Wäldern, um die Auswirkung des sauren Regens einzudämmen. Nicht zu vergessen sind die Löschflüge über Waldbränden und das Ausfliegen von Bruchholz in den Alpenwäldern, um die Borkenkäferplage zu verhindern. Hubschrauber mit Wärmekameras und lichtstarken Scheinwerfern auf der Verbrecherjagd und Fernsehreportagen sind erst anschaulich durch Aufnahmen aus der Luft.

Diese aufgezählten Einsatzarten und noch viele andere zeigen sehr anschaulich: „Hub-

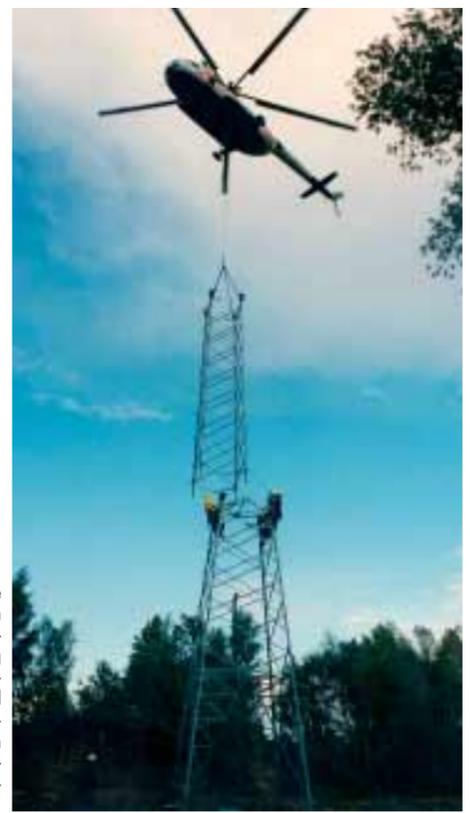


Für Hubschrauber kein Problem: Zum Bau einer neuen Bahnstrecke werden hier Signalmasten aufgenommen.

schauber sind ein Segen für den Menschen“. Leider sehen wir auch Bilder von abgestürzten Hubschraubern. Die Unfallrate je 100.000 Flugstunden ist sehr gering und dennoch ist jeder Flugunfall einer zu viel.

Notwendigerweise wird die Messlatte für die spezielle Ausbildung der Piloten und des Einsatzpersonals sehr hoch gehalten – 1.000 Flugstunden benötigt ein „Kranflieger“, bevor er Kommandant sein darf und in jährlichen Abständen sind Checkflüge zu absolvieren.

Wie für jede Branche, die von der BGF betreut wird, werden auch für die Verantwortlichen der Hubschrauberbetriebe Arbeitsschutz-Seminare angeboten. Diese Lehrgänge sind inzwischen über die Grenzen unserer Bundesrepublik hinaus bekannt. Und für den Fachauschuss Verkehr wurde von der BGF die BGR 162 – Regeln für sichere Einsätze mit Hubschraubern (bisher ZH 1/497) erarbeitet. Diese ist seit nunmehr sieben Jahren ein wichtiges Nachschlagewerk für die Branche.



Hier werden Teile von Gittermasten für eine Hochspannungsleitung montiert – präzises Fliegen und sehr gute Kommunikation zwischen Piloten und Monteuren sind notwendig.



Entnahme einer Wasserprobe aus der Elbe.

Arzerellos Schicksal war es, ein wenig abseits von der Hauptstraße zu liegen. Und wenn sich mal irgendwer dorthin verirrt, dann war er bestimmt ein Handlungsreisender oder ein Kundenwerber. Länger als notwendig, blieb keiner. Jeder war froh, wenn er den Staub von Arzerello wieder von seinen Schuhen schütteln konnte. In Arzerello schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Der ganze Ort wirkte wie eine Filmkulisse aus vergangener Zeit. Nur dass es keine Ochsenfuhrwerke mehr gab; die Bauern aus der Umgebung kamen wie überall heute mit ihren Wagen.

Auch ich war natürlich mit dem Wagen gekommen, eine Eisenbahn gab es nicht, sie wäre für meine Arbeit auch nicht von Vorteil gewesen. Es gab nur ein Hotel im Städtchen, so brauchte ich nicht lange zu suchen. Meine vier Musterkoffer musste ich selbst aufs Zimmer schleppen. Der hemdsärmelige kräftige Kerl, der mir den Schlüssel gab, machte keinerlei Anstalten, mir behilflich zu sein.

„Vertreter?“
„Hm...“, sagte ich.
„Na dann viel Glück, Signor – äh, wie war gleich Ihr Name?“
„Tomaso“, sagte ich, „Gino Tomaso.“

Nachdem ich mich frisch gemacht hatte, ging ich runter und sah mich in Arzerello ein wenig um. Viel gab es nicht zu sehen. Das größte Gebäude über-

haupt war die „Banca Rurale“, die Landwirtschaftsbank, von der die meisten Bauern in der Umgebung abhängig waren.

Ein paar Schritte weiter war das Polizeibüro. Mit ein paar Rosenstöcken davor, sah es recht gemütlich aus. Auch eine kleine Bank war da, auf der man sich in der Sonne aalen konnte. Der Dorfpolizist tat es gerade. Sein Name war Fabio Zanellaro, ich hatte schon von ihm gehört. Er stand kurz vor der Pensionierung.

„Hallo, Signor Zanellaro, mein Name ist Tomaso, ich bin für ein paar Tage Gast in Ihrer netten kleinen Stadt.“

Er blinzelte ein wenig. „Freut mich“, sagte er.

Dann sank er in seinen Halbschlaf zurück. Ich musste an meinen Großvater denken. Auch er hatte seine letzten Tage auf einer Bank in der Sonne verbracht, so als wollte er noch einmal alle Wärme dieser Welt in sich aufsaugen.

An diesem Tag lernte ich noch ein paar andere Honoratioren von Arzerello kennen. Darunter Signor Volpin, den Bürgermeister. Natürlich wollte er wissen, wie es mir in seiner Stadt gefiele, und so gerieten wir ins Schwatzen. Und wie es dann so kommt, sagte ich: „Also, auch wenn es mein erster Eindruck ist, ich lege meine Hand dafür ins Feuer, dass es hier nur ehrliche Leute gibt.“

„Stimmt“, sagte Signor Volpin. „Wir können uns nicht beklagen.“

Fahrensmann-Krimi



„Na dann viel Glück!“

VON LUCA FAVARATO

Aber wenn ich fragen darf: Wie kommen Sie darauf?“

„Der alte Polizist war's“ sagte ich. „Gibt's denn in ganz Arzerello keinen jüngeren, energiegelichen Mann für diesen Posten?“

Signor Volpin zuckte die Achseln. „Warum? Wir sind mit dem alten Zanellaro zufrieden. Sehen Sie, er bekleidet dieses Amt seit dreißig Jahren, warum sollen wir ihn kurz vor seiner Pensionierung entlassen. Es besteht

überhaupt kein Anlass dazu. Und wenn er ein wenig verschlafen ist ... uns stört's nicht.“

Am anderen Tag nahm ich meinen Wagen und fuhr ein wenig in der Gegend umher. Als ich nach Arzerello zurückkam, saß Signor Zanellaro natürlich wieder mit geschlossenen Augen auf seiner Bank und sonnte sich. Ich hielt vor ihm und sagte: „Hübscher Platz, um sich auszu-ruhen, nicht wahr?“

Er gönnte mir kaum einen Blick, als er zurückgab: „Nicht, wenn Sie mit Ihrem Wagen direkt vor der Sonne stehen, junger Mann.“

„Soll nicht wieder vorkommen, Entschuldigung.“

Ich fuhr zum Hotel, nahm mein Abendessen ein und ging früh zu Bett. Ich hatte genug Zeit verdrödel. Am anderen Morgen wollte ich mit der Arbeit anfangen.

Ich ließ mir Zeit bis kurz nach neun. Dann stand ich auf, duschte, rasierte mich, frühstückte und schleppte meine Musterkoffer zum Wagen. Eigentlich brauchte ich nur den einen.

Im Wagen machte ich ihn auf und nahm heraus, was ich für die Arbeit brauchte. Viel war es nicht. Eigentlich nur zwei handliche Revolver, Kaliber 38. Die Erfahrung hatte mich gelehrt, dass zwei Revolver immer mehr Eindruck machten als nur einer. Als ob nicht einer tödlich genug sein konnte!

Der alte Polizist sah nicht einmal auf, als ich an ihm vorbeifuhr. Fast tat er mir Leid, der alte Mann.

Vor dem Portal der Bank hielt ich an und stieg aus. Die Revolver steckten, von der Jacke verdeckt, im Hosensack. Ich trat ein, nahm die Revolver zur Hand und sagte: „Meine Damen, meine Herren, dies ist ein Überfall. Versuchen Sie nicht, mir Ärger zu machen.“

Niemand machte mir Ärger. Ich hatte es auch nicht anders

erwartet. Mit einem Satz war ich über den Tresen, und dann stopfte ich meine Aktentasche voll. Es waren wohl so an die zwanzigtausend Euro, die ich auf diese Weise zusammenbekam. Natürlich wusste ich, dass das meiste Geld im Tresor lag, aber für die nächsten Wochen würde mir auch das Schaltergeld ein schönes Leben garantieren.

Eigentlich gab es nichts zu befürchten. Trotzdem war ich auf der Hut, als ich den Schalterraum wieder verließ. Vorsicht konnte niemals schaden. Ich ging rückwärts zur Tür, wobei ich den Raum auch weiterhin mit meinen Revolvern beherrschte.

Erst als ich draußen war, drehte ich mich um, um in den Wagen zu steigen.

Die Stimme eines Mannes sagte: „Dachte ich mir's doch, dass Sie früher oder später ein krummes Ding drehen würden.“

Der alte Polizist stand mitten auf der Straße und zielte mit einem doppelläufigen Schrotgewehr auf mich. Mit einem Schrotgewehr diskutiert man nicht. Ich konnte nur noch Tasche und beide Revolver fallen lassen.

Als man mich ein paar Wochen später zum Lokaltermin wieder nach Arzerello brachte, saß der alte Zanellaro wie eh und je auf seiner Bank in der Sonne.

Arzerello war und blieb eine ruhige Stadt.