

# Der Fahrersmann

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

## Wo uns der Schuh drückt

### Welche Folgen hat die Rücknahme der UVVen?

Ist von der Berufsgenossenschaft die Rede, wird schnell über den hohen Beitrag und das Konkursausfallgeld geschimpft. Aber da wir alle ja nun wissen, dass für die Beitragshöhe nicht die Berufsgenossenschaft verantwortlich ist, sondern die hohe Rentenlast aus der Vergangenheit, und dass das Konkursausfallgeld rein gar nichts mit der Berufsgenossenschaft zu tun hat (außer, dass sie es für den Staat einziehen muss), hat das Schimpfen schon lange nachgelassen.

Gleiches ist auch bei einem anderen Thema zu beobachten: Den Unfallverhütungsvorschriften. Wurde früher heftig auf die UVVen geschimpft. Zu umfangreich seien sie, zu schwer zu verstehen. Da wurde schnell in den Ruf nach Deregulierung eingestimmt. Deregulierung gleich weniger Vorschriften, einfachere Bestimmungen?! Eigentlich ja, doch was wir im Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes erleben, straft diese Aussage Lügen:

### Mehr staatliche Verordnungen

Die Zahl der Unfallverhütungsvorschriften aller Berufsgenossenschaften wurde von 127 auf 58 verringert, in der Binnenschifffahrt wurden acht UVVen außer Kraft gesetzt („Der Fahrersmann“ hat darüber berichtet). Gleichzeitig nahm die Zahl der staatlichen Verordnungen, Regeln und Richtlinien um ein Mehrfaches zu, an einer Vielzahl staatlicher Regelungen zum Arbeitsschutz wird derzeit gearbeitet.

Und wenn wir diese lesen, erscheinen uns die guten alten UVVen mit einem Male klar und verständlich: Zu einem Arbeitsverfahren oder einem Arbeitsmittel gab es eine UVV, in der alles stand, was Unternehmer und Mitarbeiter beachten mussten; die Inhalte wurden anerkannt, da sie ausschließlich im Einvernehmen von Arbeitgebern und Versicherten erarbeitet wurden. Bei der heutigen und zukünftigen Erarbeitung von staatlichen Vorschriften haben die Sozialpartner nur noch geringes Mitspracherecht unter vielen anderen Institutionen. Und die Vorschriften werden mehr und unverständlicher: Zu einem Arbeitsverfahren, einem Arbeitsmittel muss sich der Unternehmer jetzt aus einer Vielzahl von Regeln und Richtlinien das herausuchen, was auch für seinen Bedarfsfall heranzuziehen ist. Und keiner sagt ihm, ob er alles berücksichtigt hat! Früher zog er nur eine UVV zu Rate und war voll im Bild. Heute blättert er in dicken Stapeln von technischen Regeln oder streift durchs Internet und wünscht sich seine guten alten UVVen zurück.

### Durch Fährfahrt Autostau vermeiden

Seit Anfang April können Autofahrer im Einzugsgebiet Hamburg den Baustellen-Megastau am Autobahnkreuz Maschen vermeiden. Kapt'n Kuddele Karl-Heinz Büchel bietet auf seinen Fähren Hoopfer Möwe 1 + 2 und Spieker Möwe 1 Zeit sparende Elbtouren zwischen Hamburg-Zollenspieker und dem niedersächsischen Hoopfer (Winsen/Luhe) an. Bei Bedarf sollen „Nachschub“-Fähren sofort betriebsbereit sein.

### Wahl bei den Vereinsfrauen

Am 21. Mai trafen sich die Mitglieder des Vereins „Frauen in der Binnenschifffahrt“ zu ihrer Jahreshauptversammlung auf dem Theaterschiff in Bremen. Turnusgemäß stand die Wahl des Vorstandes auf der Tagesordnung. Dabei wurde der „alte“ Vorstand bestätigt, aber um jeweils eine Stellvertreterin ergänzt. In ihrem Vorstandsbericht machte Ilka Heger deutlich, dass der Verein auch im vergangenen Jahr wieder vielfältige Aktivitäten entwickelt hat – und so soll es auch weitergehen. Ein Schwerpunkt wird die Schifffahrtsmesse im September in Duisburg sein.

### Aus dem Inhalt:

- Sitzung der Vertreterversammlung
- Betreuung nach der BGV A2
- Seminare
- Ideenwettbewerb „Geistesblitz“



Das Kirchenboot „Johann Hinrich Wichern“ auf dem Weg zum „Einsatz“.

## Unterstützung im Schiffer-Alltag

Am 13. April 1980 ist das Kirchenboot „Johann Hinrich Wichern“ in Dienst gestellt worden. Nach 25 Jahren wurde jetzt am 15. Mai 2005 dieses Ereignis gefeiert.

Unterwegs im Raum Duisburg und den angrenzenden Kanälen besucht die Besatzung mehr als 1.000 Schiffe pro Jahr. Auch die Schiffsjun-

gen des Schulschiffes RHEIN nutzen die Möglichkeiten und starten jedes Jahr zu einer Fahrt auf „JHW“ auf den Bundeswasserstraßen.

Die Aktivitäten zeigen: Auch in dieser schnelllebigen Zeit hat die Kirche ihren Platz an der Seite der Binnenschiffer nicht verloren. Mit ihrer Anwesenheit und Zeit für Gesprä-

che mit Eignern, Schiffsführern, Matrosen, Ehepartnern und Kindern unterstützen die Mitarbeiter des evangelischen Binnenschifferdienstes auch heute noch die Binnenschiffer im Alltag.

Hoffen wir, dass die „Johann Hinrich Wichern“ noch viele Jahre ihren „Auftrag“ erfüllen kann.

## Erste gemeinsame Sitzung der Vertreterversammlung

### Informationen zu den Sozialwahlen bei der BGF

Am 4. Mai 2005 trafen sich die Mitglieder der Vertreterversammlung der BGF zur Frühjahrssitzung in Mainz. Es war die erste gemeinsame Sitzung der fusionierten BGF. Und die Fusion zum 1. Januar 2005 bestimmte auch den Anfang der Sitzung. Durch die Fusion entstand formal ein neuer Versicherungsträger. Dies machte eine konstituierende Sitzung und die Wahl der Vorsitzenden der Vertreterversammlung erforderlich. Gewählt wurden Wolfgang Manneck als Vorsitzender und Heinrich Frey als stellvertretender Vorsitzender.

Die Sitzung der gemeinsamen Vertreterversammlung war nicht nur die erste, sondern wahrscheinlich auch die letzte in dieser Besetzung. Im Herbst endet die Wahlperiode und es

### Wahlperiode endet

tritt die neugewählte Vertreterversammlung zusammen. Auf der Sitzung in Mainz wurde über das Ergebnis der Sozialwahl 2006 berichtet. Danach erfolgt bei der BGF keine Wahl mit Wahlhandlung, sondern die Besetzung erfolgt in Form einer Friedenswahl.

Am 9. März 2005, an dem Tag, an dem die Vorschlagslisten beim Wahlvorstand eingereicht werden mussten, lag für die Gruppe der Arbeitgeber eine Vorschlagsliste mit 24 Kandidatinnen und Kandidaten vor, auf der die Berufsgruppen der Mitglieder der BGF, auch aus



Blick in die Versammlung.

der Binnenschifffahrt vertreten sind. Für die Gruppe der Versicherten reichten ver.di – Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft, sowie die Interessengemeinschaft von Versicherten der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen e.V., die Vereinigung Cockpit e.V. und Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. insgesamt zwei Listen mit zusammen 24 Bewerberinnen und Bewerbern ein. Auch bei den Versicherten hier sind Vertreter aus der Binnenschifffahrt aufgeführt.

In seiner Sitzung am 22. März 2005 hat der Wahlausschuss über die Zulassung der Vorschlagslisten entschieden und das Wahlergebnis festgestellt. Die Namen der Bewerber sowie die ihrer Stellvertreter wurden im SicherheitsPartner 3/2005 sowie im Internet auf der Homepage der BGF ([www.bgf.de](http://www.bgf.de)) veröffentlicht. Die benannten Bewerber gelten mit Ablauf des Tages dieser Bekanntmachung als gewählt. Die

konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung, auf der auch der Vorstand gewählt wird, ist für den Oktober 2005 vorgesehen.

Gäste der Vertreterversammlung waren der Vorsitzende des Vorstandes der Arbeitgeberseite Hubertus Ritzkeder und der Hauptgeschäftsführer der Großhandels- und Lagerei-BG (Grola BG) Wolfgang Brunner. Im Rahmen vertrauensvoller Gespräche werden derzeit die Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit zwischen BGF und der Grola BG erörtert. Über diese Gespräche und die gleichzeitig laufenden Bemühungen um eine Kooperationsgemeinschaft zwischen der BGF und anderen Berufsgenossenschaften wurde auf der Vertreterversammlung informiert.

Als weitere Themen standen auf der Tagesordnung der Vertreterversammlung die Abwicklung der Haushaltspläne von BGF und BSBG.

## Standbein in Antwerpen

### Premiere: Hafen Duisburg beteiligt sich an Containerterminal

Gut vertraut ist der Hafen Duisburg den Binnenschiffern. Doch manch regelmäßigem Besucher fällt gar nicht auf, wie stark Europas größter Binnenhafen sein Gesicht in den letzten Jahren verändert hat. Verschwunden ist der Erzumschlag, entstanden sind neue Containerterminals, erstmals können im linksrheinischen Hafenteil „Logport“ auch Autos in großer Zahl umgeschlagen werden. Andere Weichenstellungen der Duisburger Hafen AG sind noch weitreichender.

So bemüht sich die Hafeneleitung um immer neue sinnvolle Verkehrsverbindungen, vor allem in den ost- und südosteuropäischen Raum. Heute gibt es neben den Schiffsverbindungen ein Bündel von Bahnverbindungen in diese Regionen. Zwischen Duisburg und Wien betreibt der Hafen einen eigenen Shuttle, ganz neu ist ein Ganzzug-Verkehr wöchentlich zwischen Duisburg und Istanbul. Der Hafen, der sich heute als modernes Dienstleistungsunternehmen einschließlich Ansiedlungshilfe oder Kurzverkehr mit einer ei-



Container werden ab Sommer im neuen Terminal in Antwerpen umgeschlagen.

genen Bahngesellschaft im Nahbereich versteht, setzt auf „Trimodalität“, auf Güterverkehr mit den drei Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße.

Als ein strategisch wichtiges Vorhaben betreibt man in Duisburg die Beteiligung am Antwerp Gateway, einem neuen Containerterminal in Antwerpen. Die Anlage, an der die Hafen AG mit 7,5 Mio. € beteiligt ist, soll im August mit ihrem ersten Teil in Betrieb gehen. Hafen-Vorstandschef

Erich Staake erklärte bei der Bilanzvorstellung des Unternehmens im März in Duisburg auch zu diesem Vorhaben: „Erstmals beteiligt sich ein Binnenhafen an einem Seehafen-Projekt. Ziel ist es, vermehrt internationale Warenströme über Duisburg zu lenken.“

Hauptstandbein des Hafens ist übrigens heute der Containerumschlag. Nach einer erneuten Steigerung im letzten Jahr erreichte er 5,7 Mio. t. 610.000 TEU wurden per Schiff und Bahn umgeschlagen.



Hallo Fahrensleute!

Alkohol ist eine tödliche Gefahr

In den letzten Ausgaben des Fahrensmanes und auch in dieser Nummer können wir wieder über den Rückgang bei der Zahl der Arbeitsunfälle in der Binnenschifffahrt berichten. So schön dieser Rückgang auch ist, ein Wermutstropfen bleibt und schmerzt sehr: die relativ hohe Anzahl der Ertrinkungstoten. In den letzten neun Jahren sind 20 Ertrinkungsunfälle als Arbeitsunfälle anerkannt worden, davon 13 Unfälle nach übermäßigem Alkoholkonsum. Dazu kamen weitere 13 Ertrinkungsunfälle, die aufgrund der hohen Alkoholisierung des Opfers nicht als Arbeitsunfälle anerkannt werden konnten.

26 Ertrinkungsfälle durch Alkohol in nur neun Jahren, fast alle in der Freizeit, meist nachts und auf dem Weg zurück an Bord. Das lässt aufhorchen, das erschreckt aber auch.

In meinem Bekanntenkreis ist glücklicherweise keiner dieser Fälle zu finden, doch ich kann mir das menschliche Leid bei den betroffenen Familien vorstellen. Muss es denn immer wieder dazu kommen?

Und man darf gar nicht darüber nachdenken, welche Zahlen noch dahinter stehen: Wenn 26 Besatzungsmitglieder es nach übertriebenem Zechgelage nicht mehr in die Koje geschafft haben, dann werden andere noch mal Glück gehabt haben und spät nachts ihre Kajüte erreicht ha-



ben! Und dann, am nächsten Morgen? Mit erheblichem Restalkohol wird die Arbeit aufgenommen, das Schiff klar gemacht, die Fahrt begonnen. Dies bedeutet aber stets eine Gefährdung für sich selber und für andere Verkehrsteilnehmer. Denn auch bei Restalkohol ist die Reaktionszeit länger, die Koordination schwächer, kurz man arbeitet

noch nicht im Vollbesitz seiner Kräfte. Gibt es frühmorgendliche Alkoholkontrollen durch die Wapo?

Ich will nicht zu pessimistisch klingen, es ist bestimmt keine große Anzahl von Binnenschiffen, die sich so verhält. Aber die schwarzen Schafe gefährden andere, stellen ein Gewerbe ins schlechte Licht und kosten letztendlich die Sozialversicherung und somit uns Beitragszahlern erhebliche Summen. Verstärkte oder schwerpunktmäßig durchgeführte Alkoholkontrollen könnten hier sicherlich in den Betrieben, die nicht über eine betriebliche Regelung zu Suchtmitteln verfügen (wie z. B. die Gefahrgutschifffahrt), hilfreich sein.

Und warum wird eigentlich nicht das Patent eingezogen wie der Führerschein, wenn jemand unter Alkoholeinfluss fährt?

Ihre

*Regitta*

Hier sind die Landgänge sicher

„Hansehafen“ in Magdeburg bietet genügend Aufstiege

Seit Oktober 2004 wird am neuen Magdeburger Hansehafen bebaut. Der Hafen wird am westlichen Ufer des Rothenseer Verbindungskanals mit einer Spundwandlänge von ca. 1.400 m und einer Erschließungsfläche von 40 ha entstehen. Das Bauvolumen umfasst 34,5 Millionen Euro.

Ein Portalkran mit einer Tragfähigkeit von max. 50 t über Wasser, wird 25 Container pro Stunde umschlagen. 4.500 m<sup>2</sup> Containerstellfläche und 2.850 m<sup>2</sup> Gefahrgutabstellfläche sowie eine Schwerlastplatte von 60 x 20 m an der Kaikante für Lasten bis 500 t sind Teil des Projektes. Für einen guten Anschluss an die Autobahn A2, in unmittelbarer Nähe, und an das Streckennetz der DB AG – Trimodalität – sorgen eine Ringstraße von 1.700 m, 3.500 m neue Hafenhängeleise und Werk- und Landstraßen von 700 m.



Inzwischen geht das neue Hafenbecken seiner Vollendung entgegen.

Für die Schifffahrtstreibenden ist bemerkenswert, dass die neue Europäische Norm DIN EN 14329 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“ Anwendung findet. Im Wechsel von 30 m werden Treppen und Kaileitern in die Spundwand eingebaut. Somit werden auf der gesamten Spundwandlänge, mit einer Ausnahme im Bereich der Schwerlastfläche, alle 60 m Treppen für den sicheren Landgang zur Verfügung stehen.

Im Bereich der Einfahrt zum Kanalhafen wird ein Schiffs-

Wendekreis mit einem Durchmesser von 150 m entstehen. Und auch an das Ausbringen von Autos oder die Notarztversorgung wurde gedacht. Am südlichen Ende der neuen Kaianlage soll auf ca. 110 m, Lückenschluss zum jetzigen vorhandenen Kai, mit einer speziell gestalteten halbhohe Spundwand sowie anschließender Böschung und Zufahrt für die Schiffer ein leichteres und sicheres Handeln von Pkw o.ä. möglich werden. Das sind beispielhafte Bestandteile einer Hafenanlage.

Deckleichter aus Beton gebaut

Die Schiffswerft Braun erhielt jetzt von der Fa. Glatthaar Fertiggeller GmbH den Auftrag zum Bau eines Deckleichters aus Beton. Die Hauptabmessungen lauten L = 30,00 m; B = 11,40 m; T = 1,60 m. Auf dem Deck wird ein komplettes Fertighaus aufgebaut. Das in enger Zusammenarbeit mit der ZSUK und der BGF ausgearbeitete Projekt soll im Juli in Fahrt gehen. Der Deckleichter wird, zu Ausstellungszwecken, die gesamte Rheinstrecke und eventuell die Themse bereisen. Mit diesem Projekt möchte die Fa. Glatthaar auf besonders originelle Art und Weise die Qualität ihrer Fertiggellerprodukte und hier insbesondere deren Wasserdichtigkeit herausstellen.



Garantiert wasserdicht: der Keller der Fa. Glatthaar.



Noch auf dem Trockenen – bald auf den Binnengewässern unterwegs.

Neuer Kabinenschiffstyp Twin-Cruiser „Flamenco“ geht in Fahrt

Mit dem Kabinenschiff „Flamenco“ wird ein neues Kapitel in der Binnenschifffahrt geschrieben. Erstmals wird bei diesem Schiffstyp der Schiffskörper in zwei schwimmfähige Einheiten aufgeteilt. Die hintere Einheit mit einer Länge von 25 Metern, die die Hauptantriebsanlage, das Steuerhaus und die Kabinen für das technische und nautische Personal aufnimmt, wird durch eine spezielle Kupplung mit dem vorderen Teil des Schiffes (Länge 110 m), in dem sich die Fahrgastkabinen, die Gesellschafts-, Versorgungs- und Hilfsmaschinenräume befinden, verbunden.

Das Prinzip der Kupplungseinrichtung besteht darin, dass ein Riegel in Form eines Hammerkopfes, der fest an der Fahrgasteinheit eingespannt ist, in einem senkrecht angeordneten Schacht mit einem C-ähnlichen Querschnitt in der Antriebseinheit auf- und abgeführt wird.

Die Konstruktion ist ähnlich wie in der Schubschifffahrt nahe Backbord und Steuerbord-Seite vorhanden und soll so allen Tauchungs-, Trimm- und Krängungslagen der beiden Einheiten gerecht werden. Damit möglichst wenig Lärm und Vibration übertragen werden, ist der Riegel mit Dämpfungselementen versehen.

Damit hat der neue Schiffstyp einige Vorteile:

- Der Schalldruckpegel konnte in den Fahrgastkabinen und Gesellschaftsräumen auf weniger als 55 dB(A) gesenkt werden,
- durch Verringerung der Längsbiegemomente kommt es zu Einsparungen an Schiffbaustahl,
- durch ein Sonnendeck als Ständerkonstruktion im achteren Teil der Fahrgasteinheit wird eine größere Kabinenvielfalt möglich.

Das Schiff wurde von der Münchener Premicon AG bei der Neptun Stahlbau GmbH in Rostock-Warnemünde in Auftrag gegeben. Es geht nach seiner Erprobung Ende Mai in Fahrt und bietet seinen Fahrgästen dann ein sanftes Gleiten über die Binnengewässer.

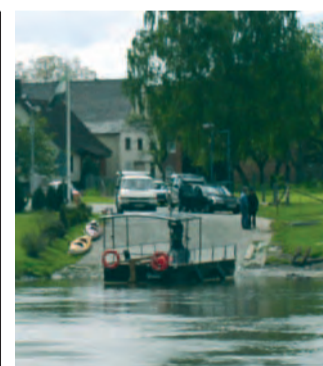
Schiffsdaten des FGKS „Flamenco“

Länge	135,00 m
Breite	11,40 m
Tiefgang	1,60 m
Anz. Fahrgäste	196
Anz. Fahrgastkabinen	98
Anz. Besatzung	44
Anz. Besatzungskabinen	26
Antriebsmotoren:	2 x MTU 16 V 2000 M 60
Leistung je 800 kW bei	1800 U/min
Antriebsorgan:	4-flügeliger Schottel-Twinpropeller Typ STP 440

„Gravena“ nimmt auch Fahrräder mit

Fußgänger oder Ausflügler mit dem Fahrrad wissen es zu schätzen, wenn sie sich weite Umwege oder Flussüberquerungen auf vielbefahrenen Brücken sparen können. So jetzt auch wieder an der Oberweser zwischen Grave-Dölme und Reileifzen. Dort wurde Anfang Juni die „Solarfähre Gravena“ in Dienst gestellt.

Die 7,5 m lange und 3 m breite Fähre ist für 12 Fahrgäste und für den Fahrradtransport ausgelegt. Friedrich Stapel vom Kultur- und Fährverein Grave will mit diesem Fahrzeug die Fährstelle „Grave-Dölme/Reileifzen“ betreiben und die gleichnamigen Gemeinden zwischen 10 und 20 Uhr miteinander verbinden. Das 136 Tausend Euro-Projekt wurde zur Hälfte durch die



Die „Gravena“ fährt an der Oberweser.

Europäische Union (Leader +) und durch den Landkreis Holzminden, der BINGOLOTTO Umweltstiftung, der Niedersächsischen Umweltstiftung, der Gemeinde Brevörde/Grave, der Wesertal Umweltstiftung,

der Stiftung der Sparkasse Bodenwerder sowie durch Eigenmittel des Vereins und Spenden gefördert.

Das Besondere an der Fähre ist zum einen das Solardach mit 1,2 KWP auf der Fähre und eine weitere Solarfläche mit 4,8 KWP auf dem nahegelegenen alten Fährhaus. Hiermit werden die Batterien der Fähre aufgeladen, damit dem 4,8 kW starken Elektromotor genügend Leistung zur Verfügung steht. Eine Batterieladung reicht für ca. 75 Überfahrten.

Das von der Werft – die Wikingen Werft & Reederei KG aus Wilhelmshaven – an den Kultur- und Fährverein ausgelieferte Fahrzeug ist bereits das dritte Fährschiff in fünf Jahren, das nach diesem Konzept gebaut wurde.

Albert Einstein geht aufs Schiff

Auch im Einstein-Jahr 2005 realisiert Wissenschaft im Dialog ein Ausstellungsschiff. Die MS Jenny wird als MS Einstein vier Monate lang auf deutschen Wasserstraßen unterwegs sein. Diese Präsentationsweise lässt die „Wissenschaft zu den Menschen“ kommen. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, wie gut diese Idee beim Publikum ankommt. Die meisten der rund 75.000 Besucher (der MS Technik) im letzten Jahr äußerten

sich begeistert über die „schwimmende Ausstellung“.

Auf der MS Einstein lernen die Besucher Albert Einstein als Menschen und als Forscher kennen. Neben einem Einblick in sein Leben laden zahlreiche interaktive Exponate und Simulationen auf rund 500 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche zur Beschäftigung mit Einsteins Theorien ein. So wird auch Laien deutlich, dass heutige technische Anwendungen wie Laser oder GPS ohne Ein-

steins Theorien nicht möglich wären.

Die MS Einstein startete am 19. Mai 2005 in Bremen. Zum Wissenschaftssommer 2005 macht das Schiff in Potsdam am Lustgarten (10. bis 16. Juni) und in Berlin am Schiffbauerdamm (17. bis 22. Juni) fest. Die Reise endet am 19. September in Basel. Die Ausstellung ist täglich von 10 bis 19 Uhr geöffnet, der Eintritt ist frei. Unter [www.ms-einstein.de](http://www.ms-einstein.de) ist der aktuelle Fahrplan zu finden.



Seit Jahresbeginn gilt neue UVV

Änderungen für kleine Unternehmen

Wahlmöglichkeit bei der Betreuung

# Alternativen für Kleinbetriebe

Pünktlich zum Zeitpunkt der Fusion der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zum 1. Januar 2005 ist auch die neue Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A2) in Kraft getreten. Diese Unfallverhütungsvorschrift ersetzt die bisherigen Unfallverhütungsvorschriften „Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A6) und „Betriebsärzte“ (BGV A7). Die Neuerungen in der Unfallverhütungsvorschrift betreffen in erster Linie Wahlmöglichkeiten für Klein- und Kleinstbetriebe. Lange war darum gerungen worden, wie die Regeln, die in Industriebetrieben und mittelständischen Unternehmen seit über 20 Jahren in Kraft sind und dort zu deutlicher Verbesserung der Sicherheit geführt haben, auf die Verhältnisse in kleinen Unternehmen bei allen Berufsgenossenschaften übertragen werden können.

## Gestiegene Anforderungen

Um was geht es eigentlich? Oft hört man von Unternehmern die Frage: Welchen Nutzen habe ich durch arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Beratung überhaupt? Die Frage wird in allen Ländern der Europäischen Gemeinschaft – denn überall müssen die gleichen Anforderungen erfüllt werden – gleich beantwortet: Der Arbeitgeber muss dafür sorgen, dass Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten bei der Arbeit nicht beeinträchtigt werden.

Und dabei ist er oft überfordert, denn auch wenn es oft nicht mehr auffällt: Die Arbeitswelt ist komplizierter geworden und wird weiterhin immer komplizierter, ob im Steuerhaus oder bei der Arbeit an Deck, ob im Büro oder an der Maschine. Guter Rat von Fachleuten ist da durchaus nötig, auch und gerade in Fragen des Gesundheitsschutzes und der Arbeitssicherheit.

Ohne permanente Anstrengung aller Beteiligten, also der Unternehmer, der Beschäftigten und der Berufsgenossenschaft, würde das hohe Maß an Arbeitssicherheit, das wir

erreicht haben, nicht zu halten sein.

Was ist neu? Durch Inkrafttreten der neuen Unfallverhütungsvorschrift ändert sich

- für Betriebe mit mehr als 30 Beschäftigten (fast) gar nichts (die Mindesteinsatzzeiten für die Besetzung von Personal in den Verwaltungen wurde leicht geändert, damit sie bei allen Berufsgenossenschaften gleich ist),
- für Betriebe mit nicht mehr als 30 Beschäftigten einiges. Was im Einzelnen, das soll im Folgenden näher erläutert werden.

Liegt die Zahl der Beschäftigten in Ihrem Betrieb bei nicht mehr als 30, haben Sie ab sofort zwei Wahlmöglichkeiten:

- Sie können wie bisher die so genannte Regelbetreuung wählen, die ein breites Leistungsspektrum von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit mit vorgegebenen Mindesteinsatzzeiten vorsieht (siehe Anlage 2 der neuen Unfallverhütungsvorschrift). Wenn die Anzahl der Beschäftigten in Ihrem Betrieb zehn nicht überschreitet, können Sie auch die Regelbetreuung ohne feste Einsatzzeiten wählen. Hier werden Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit mindestens alle drei bzw. vier Jahre tätig, sowie zusätzlich im Bedarfsfall im Rahmen der Notwendigkeiten, wie sie sich aus der Gefährdungsbeurteilung ergeben (siehe Anlage 1 der neuen Unfallverhütungsvorschrift) und wo Vorsorgeuntersuchungen dieses erfordern.

Die Regelbetreuung kann entweder durch interne Fachkräfte (z.B. einer Ihrer Mitarbeiter hat eine Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit absolviert) oder externe Fachkräfte und Arbeitsmediziner erfolgen. Für Kleinbetriebe der Binnenschiffahrt sinnvoll ist die Übertragung der Aufgaben an den ASD Rhein-Ruhr, den ehemaligen AMD der BSBG, der seit 1975 für die Binnenschiffahrt tätig ist. Eine weitere Möglichkeit ist der Anschluss an den 1998 von der BGF gegründeten ASD für das Verkehrsgewerbe oder an einen anderen Dienstleister aus dem Bereich der Arbeitsmedizin/Sicherheitstechnik. Im Hinblick auf die verkehrsrechtlichen Untersuchungen in der Binnenschiffahrt nimmt von den oben genannten Einrichtungen allein der ASD Rhein-Ruhr für die BGF als Rechts-

## Schulung gehört dazu

nachfolgerin der BSBG die Durchführung der Eignungsuntersuchungen in der Binnenschiffahrt (Patent und Schifferdienstbuch) vor.

- Sie wählen das neue alternative Betreuungsmodell. Dann werden Sie als Unternehmer sich einige Tage Zeit nehmen und schulen lassen, um selbst beurteilen zu können, ob und wo Sie in Ihrem Unternehmen Bedarf an Beratung durch Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit haben (siehe Anlage 3 der neuen Unfallverhütungsvorschrift).

## Noch Fragen?

Viele der Kleinbetriebe in der Binnenschiffahrt werden erstmals Maßnahmen zur arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung durchführen müssen. Wer noch keine Beratung nachweisen kann, wird zur Zeit von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen angeschrieben. Für Fragen stehen Ihnen die Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes unter der Rufnummer (0 40) 39 80-19 57 oder der für Ihren Betrieb zuständige Technische Auf-

sichtsbeamte zur Verfügung. Zu konkreten Fragen der arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung können Sie sich an die Ansprechpartner bei der ASD GmbH unter der Rufnummer (02 03) 29 52 21 wenden.

Informationen, auch zu den Texten der Unfallverhütungsvorschrift, können Sie natürlich auch im Internet auf der Homepage der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen abrufen: [www.bgf.de](http://www.bgf.de).



Im Bedarfsfall – wie hier bei einer Schallpegelmessung – sind Fachleute hinzuzuziehen.

Voraussetzung für die Nutzung des Alternativmodells ist also die Teilnahme des Unternehmers (und nur des Unternehmers, nicht eines Mitarbeiters!) an Schulungsmaßnahmen. Diese Maßnahmen beinhalten sowohl Seminare in Schulungsstätten (mindestens ein Tag bzw. zwei halbe Tage) als auch für bestimmte Gewerbegebiete Selbstlernphasen (z.B. Fernlehrgänge). Sie müssen, nachdem der Unterneh-

## Mit Beurteilung der Gefährdung

mer sich für dieses Modell entschieden hat, innerhalb von drei Jahren durchgeführt werden. Fortbildungsmaßnahmen sind alle vier Jahre notwendig, entweder als Seminare in Schulungsstätten oder als Selbstlernphase.

Diese Seminare und Fernlehrgänge werden branchenspezifisch angeboten. Sie beinhalten zum Abschluss immer eine Lernerfolgskontrolle. Nach Abschluss der Schulungsmaßnahmen soll der Unternehmer in der Lage sein, selber zu entscheiden, wann bzw. bei welchen Aufgaben in seinem Betrieb er die Fachkunde von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit vor Ort in Anspruch nehmen muss.

Bestandteil des alternativen Betreuungsmodells ist das Vorhandensein der Gefährdungsbeurteilung. Dies sollte keine zusätzliche Anforderung sein, denn die Gefährdungsbeurteilung wird schon seit vielen Jahren in allen Betrieben durch das Arbeitssicherheitsgesetz gefordert. Bei der Einführung der Forderung hatte die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Hilfestellung geleistet und den Betrieben die „Sicherheits-Checks“ zur Verfügung gestellt. Diese Checks für Güterschiffe, Tankschiffe, Fahrgastschiffe, Bordgastronomie und Büroarbeitsplätze können weiterhin bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen angefordert werden. Sie ersetzen zwar nicht die Gefährdungsbeurteilung, sind aber der wesentliche Bauteil einer solchen.

### Alternative Betreuung gemäß BGV A2, Anlage 3 für Betriebe mit bis zu 30 Beschäftigten

Motivation/ allgemeine Information	Präsenzseminar, 8 LE (8 Lerneinheiten = 1 Tag)
Brancheninformation (spätestens nach 3 Jahren)	Präsenzseminar oder Fernlehrgang, je nach Gewerbegebiet 8 LE oder 16 LE
Fortbildung (alle 4 Jahre)	Präsenzseminar oder Fernlehrgang, je nach Gewerbegebiet 4 LE oder 8 LE
Bedarfsorientierte Betreuung durch Betriebsarzt und Fachkraft	Nach Gefährdungsbeurteilung und Beratungsanlässen



Beim Umgang mit Gefahrstoffen gibt es Beratungsbedarf.

Wie bisher besteht natürlich auch weiterhin für den Unternehmer die Dokumentationspflicht zur Gefährdungsbeurteilung und zu den aus ihr abgeleiteten Maßnahmen. Für den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit besteht die Dokumentationspflicht über ihre Tätigkeiten gemäß § 5 der neuen Unfallverhütungsvorschrift.



Wer am alternativen Betreuungsmodell teilnehmen will, muss sich vorher schulen lassen.

## Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung gemäß der neuen BGV A2 für Mitgliedsbetriebe der BGF

### Regelbetreuung

Betriebe mit bis zu 10 Beschäftigten:  
Grundbetreuung (je nach Gewerbegebiet alle 3 bzw. 4 Jahre) und anlassbezogene Betreuung durch Betriebsarzt und Fachkraft  
**(gemäß BGV A2, Anlage 1)**

Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten:  
Betreuung durch Betriebsarzt und Fachkraft nach Einsatzzeitentabellen  
**(gemäß BGV A2, Anlage 2)**

### Alternative Betreuung für Betriebe mit bis zu 30 Beschäftigten

Schulungsmaßnahmen für den Unternehmer und bedarfsorientierte Betreuung durch Betriebsarzt und Fachkraft  
**(gemäß BGV A2, Anlage 3)**



# Höhere Eigenverantwortung für die Unternehmer

## Neue Gefahrstoffverordnung mit Schutzstufenkonzept

Wer über die Änderungen gut informiert ist, kann mit der neuen Gefahrstoffverordnung, die zum 1. Januar 2005 in Kraft trat, besser umgehen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit hat mit dieser Verordnung verschiedene europäische Richtlinien in nationales Recht umgesetzt

Die maßgeblichen Änderungen der Verordnung sollen im Folgenden vorgestellt werden.

### Erweiterter Anwendungsbereich:

Die Verordnung gilt für das Inverkehrbringen und den Umgang (einschließlich Transport) von gefährlichen Stoffen und Erzeugnissen sowie jede damit verbundene Tätigkeit. Sie dient nicht nur dem Schutz der Beschäftigten, sondern auch anderer Personen vor Gefährdungen ihrer Gesundheit und Sicherheit durch Gefahrstoffe sowie dem Schutz der Umwelt vor stoffbedingten Schädigungen.

Damit ist die Verordnung auch auf Personen anwendbar, die nicht unmittelbar mit dem Arbeitsprozess und den dort vorhandenen Gefahrstoffen in Verbindung stehen, wie z. B. Anwohner, Hafenbetriebe. Für die Binnenschifffahrt bedeutet dies aber auch, dass beim Umschlag von Gefahrstoffen der Verleger den Schutz der Besatzung wesentlich bedeutsamer berücksichtigen muss.

### Neues Grenzwertkonzept:

Mit der neuen Verordnung werden die bekannten Bezeichnungen MAK-, TRK- und BAT-Wert abgeschafft. Dafür gibt es den Arbeitsplatzgrenzwert (AGW) und den biologischen Grenzwert (BGW).

Der AGW gibt an, bei welcher Konzentration eines Stoffes akute oder chronische schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit nicht zu erwarten sind. Wahrscheinlich werden die alten MAK-Werte teilweise als AGW übernommen.

Für die Überwachung der Schadstoff-Konzentration im Körper, neudeutsch „Biomonitoring“, gelten die BGW. Deren Einhaltung ist vom Arzt zu kontrollieren, soweit entsprechende Grenzwerte zur Verfügung stehen. Dieses ist leider bislang nur für einen kleinen Teil der eingestufteten Stoffe der Fall.

### Gefährdungsbeurteilung:

Im dritten Abschnitt der GefStoffV werden die aus dem Arbeitsschutzgesetz bekannten Anforderungen an die Gefährdungsbeurteilung weiter präzisiert. Für die Tätigkeit mit den Stoffen und Erzeugnissen muss bewertet werden, welche Gefahren auftreten und welche Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Durch die Erweiterung des Gefahrstoffbegriffes auf „sonstige gefährliche chemische Arbeitsstoffe“ ergibt sich, dass jetzt auch physikalisch-chemische Gefahren zu berücksichtigen sind.

- Dies sind z. B.:
- Siedetemperatur
  - Wasserlöslichkeit

- Schmelzpunkt
  - Fettlöslichkeit
  - Zersetzungsbedingungen
- Es sind Art, Ausmaß und Dauer der Belastung durch Gefahrstoffe zu ermitteln und alle Aufnahmewege (Lunge, Haut, Magen) zu berücksichtigen. Das schließt die Prüfung ein, ob der AGW oder der BGW eingehalten werden.

In der Binnenschifffahrt sind solche Gefährdungsbeurteilungen für Tätigkeiten und Arbeitsplätze im Gefahrgutverkehr immer dann durchzuführen, wenn die zu befördernden Stoffe in der GefStoffV genannt werden.

Aber auch sonstige typische Tätigkeiten und Arbeitsplätze, die in der Binnenschifffahrt anfallen, sind unter dem Blickwinkel der GefStoffV zu beurteilen. Darunter fallen z. B.:

- Anstricharbeiten
- Laderaumreinigung (Staubentwicklung)
- Instandsetzungsarbeiten an Maschinen
- Arbeiten in Wallgängen (Arbeiten in sauerstoffreduzierten Räumen)
- Arbeiten in Maschinenräumen
- Bedien- und Überwachungsarbeiten (Be- und Entladen verbunden mit Staubentwicklung oder Freiwerden von Gasen)

Je nach Tätigkeit und Stoff sind zur Kontrolle der AGW

und BGW Messungen notwendig, bei krebserzeugenden oder giftigen Stoffen besteht sogar eine Messverpflichtung.

Diese Gefährdungsbeurteilung und der Nachweis der Wirksamkeit der getroffenen Schutzmaßnahmen ist zu dokumentieren.

### Schutzstufenkonzept:

Das Schutzstufenkonzept hilft dem Unternehmer bei der Festlegung der Schutzmaßnahmen. Es berücksichtigt, wie gefährlich ein Gefahrstoff ist, z. B. gemäß seiner Kennzeichnung, und wie die Einsatzbedingungen sind; es bezieht sich im Wesentlichen auf die Gefahren durch Vergiftung. Je höher die notwendige Schutzstufe, um so mehr oder schärfere Maßnahmen sind notwendig. Das Schutzstufenkonzept ist zwar einfach aufgebaut, doch sehr umfangreich, so dass hier nur kurz darauf eingegangen werden kann. Bei der Umsetzung im Betrieb sind die Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsarzt zu beteiligen.

**Schutzstufe 1:** Tätigkeiten mit geringer Gefährdung.

**Schutzstufe 2:** Tätigkeiten mit erhöhter Gefährdung.

**Schutzstufe 3:** Tätigkeiten mit hoher Gefährdung.

**Schutzstufe 4:** Tätigkeiten mit Gefahrstoffen, die als krebserzeugende Stoffe der Kategorien 1 und 2 eingestuft bzw. gekennzeichnet sind.

### Welche Maßnahmen in welcher Schutzstufe?

Die aufeinander aufbauenden Schutzmaßnahmenpakete der einzelnen Schutzstufen umfassen Ersatzmaßnahmen, technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen sowie Vorgaben und Kriterien zur Überprüfung der Wirksamkeit getroffener Schutzmaßnahmen. Sie beschreiben nur das mindestens notwendige Maßnahmenpaket. Die konkrete Auswahl, Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen ist immer das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung. Dies kann auch bedeuten, einzelne Maßnahmen einer höheren Schutzstufe zu ergänzen.

**Betriebsanweisung und Unterweisung:** Die Unterweisung und Unterweisung der Beschäftigten wird in § 14 GefStoffV geregelt. Die Anforderungen sind recht einfach, jedoch sollte die Hilfe einer Fachkraft für Arbeitssicherheit in Anspruch genommen werden.

**Arbeitsmedizinische Vorsorge:** Die Regelungen zur arbeitsmedizinischen Vorsorge befinden sich in den §§ 15 und 16. Sie ersetzen die Regelungen aus der UVV „Arbeitsmedizinische Vorsorge“, soweit Vorsorgeuntersuchungen bezüglich der Gefahrstoffe notwendig sind. Generell wird dem Betriebsarzt eine höhere Beteiligung bei der Beurteilung der Gefahren und der Aufklärung der Mitarbeiter aufgegeben. Für weitere Informationen lesen Sie unter [www.hvbg.de](http://www.hvbg.de), Prävention, GefStoffV oder fragen Sie Ihren Betriebsarzt oder Apotheker, meinte natürlich Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit.



Die „Oderstern“ wurde stark beschädigt, das ganze Schiff hat sich verzogen.

## Gasturbine zerschlug GMS „Oderstern“ – Familie Zuchel gerettet

### Beim Entladen im Bremerhavener Nordhafen

Zerstörtes Steuerhaus, beschädigte Aufbauten, verzogenes, unbewohnbares Schiff. Durch den Aufprall einer tonnenschweren Gasturbine (für ein Kraftwerk in Australien) wurde das Gütermotorschiff „Oderstern“ der Familie Zuchel beim Entladen im Februar 2005 an der Pier im Nordhafen Bremerhaven zu Schrott gemacht.

Kurz nach dem Absetzen der Turbine auf das Spezialtransportfahrzeug auf dem Kai rutschte die Turbine Richtung Pierkante, schlug auf das GMS und glitt ins Hafenbecken. Die Schifferfamilie Zuchel rettete sich aus dem Steuerhaus. Frau Zuchel erlitt Schnittverletzungen im Gesicht und Prellungen am Körper.

Die Fahrt mit zwei Gasturbinen, die im Siemens Gasturbinenwerk gefertigt wurden, begann in Berlin. Ein Spezialfahrzeug brachte die

Ladung zum Schiff. Die Turbinen wurden sicher verstaut. Die Reise bis Bremerhaven verlief reibungslos. Für die Entladung war dort alles vorbereitet, der Schwimmkran „ENAK“ hatte an der Steuerbordseite des Gütermotorschiffes festgemacht. Zuerst wurde die Turbine im vorderen Laderaumbereich entladen. Kurz darauf rutschte sie vom Pier.

Während der Entladung hatte Frau Zuchel zahlreiche Fotos gemacht. Die Bilder dokumentieren jetzt das tragische Ende für die Schifferfamilie.

Deshalb hier nochmals der wichtige Hinweis: Bei Unschlugarbeiten haben alle an Bord Beschäftigten stets alle Arbeiten aufmerksam zu beobachten. Gefahrensituationen müssen rechtzeitig mit dem Aufsichtsführenden besprochen werden. Es ist die erforderliche persönliche Schutzausrüstung zu benutzen.



FGS Carola ist gut an die Gewässer Berlins angepasst.

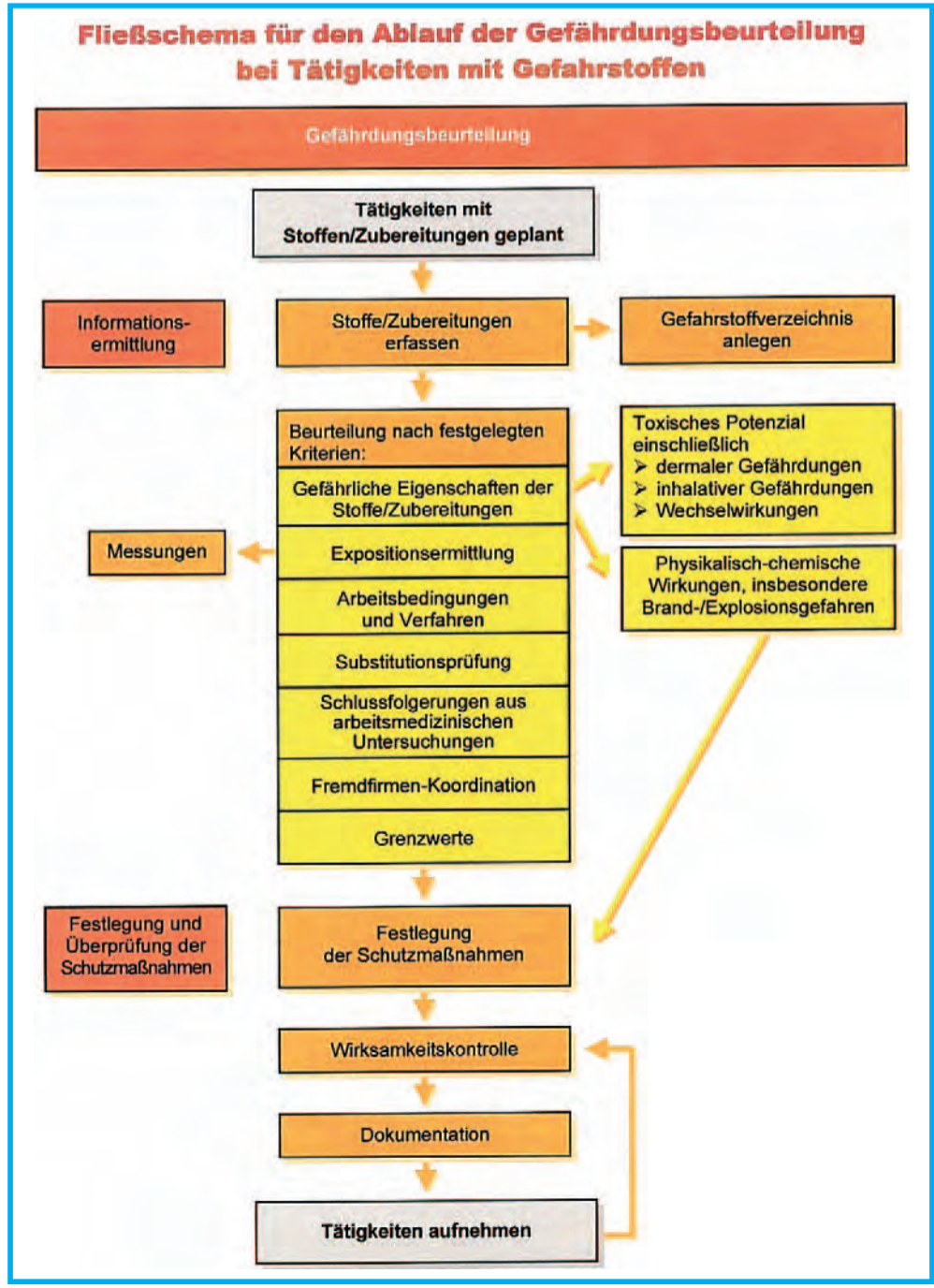
## „Carola“ passt unter Berliner Brücken

### Kollisionsrisiko durch Planung verringern

Berlin besitzt mehr Wasserwege als jede andere europäische Metropole. Zahlreiche Tagesausflugschiffe fahren von früh am Morgen bis spät in die Nacht hinein durch Berlin. Sehr beliebt sind Brückenfahrten, die die wichtigsten und architektonisch besonders eindrucksvollen Berliner Brücken und die Bereisung sonstiger interessanter Streckenabschnitte miteinander verbinden. Im Schnitt durchfährt ein Tagesausflugschiff alle 300 Meter eine Brücke. Dies ist nicht ungefährlich. Ein großer Teil der Brücken hat eine niedrige Durchfahrthöhe und durch die Verkehrsdichte im City-Bereich und die hohe Anzahl von Brückendurchfahrten ist die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen mit Brücken gegeben.

Deshalb empfiehlt der Technische Aufsichtsdienst der BGF: Im Fahrgebiet sollen nur solche Schiffe eingesetzt werden, die mit ihren Abmaßen und ihrer Gestaltung problemlos die Brückendurchfahrten bewältigen können. Das trifft insbesondere auf die Breite und die Fixpunkthöhe der Schiffe zu.

Ein positives Beispiel dafür ist das im April 2005 durch die Reederei Hadynsk in Berlin in Dienst gestellte Fahrgastschiff „Carola“. Bereits bei der Planung und beim Bau auf der Werft Bolle in Neudorfen wurde darauf bei der Gestaltung und bei der präzise berechneten Fixpunkthöhe geachtet. Das Schiff ist gut an die Gewässer Berlins angepasst und somit für die Brückenfahrten durch die City sehr gut geeignet.





# Praxis-Tipp: Akkus gut lüften

## Beim Ladevorgang entsteht Knallgas

In der Binnenschifffahrt hält die Niederspannung (230 V/400 V) immer mehr Einzug. Die einst als neueste Technik eingeführten Akkumulatoren, mit denen man 24V-Geräte betreiben konnte, werden zwar weniger, sind aber noch immer vorhanden.

Benutzte man anfangs die Akkumulatoren nur für einzelne Beleuchtungskörper, so steigerte sich die Nutzung bis hin zum Antrieb von 230V-Elektrogeräten wie z.B. TV-Geräte oder Kaffeemaschinen. Möglich wurde dies durch den Einsatz von Umformern. Auch die Veränderungen bei den Antriebsmaschinen, weg von mit Druckluft angelassenen hin zu mit elektrischen Anlassern ausgestatteten Hauptmaschinen, setzen das Vorhandensein von leistungsstarken Akkumulatoren voraus.

Doch je mehr Leistung abgerufen wird, desto höher muss die Kapazität der vorgehaltenen Akkumulatoren sein.

### Vorsicht Knallgas

Dies wird in vielen Fällen in Form von mehreren in Serie geschalteten Bleiakkulatoren erreicht. Die Bleiakkus bestehen aus Bleielektrodenplatten, verdünnte Schwefelsäure dient als Elektrolyt.

Um dem Energiebedarf Rechnung zu tragen, müssen die Akkumulatoren mit starken Ladegeräten wieder „aufgeladen“ werden. Bei diesen Ladevorgängen entsteht

Schwefelwasserstoff (Knallgas), das durch die Öffnungen entweicht. Sehr schnell ist ein explosionsfähiges Gemisch vorhanden. In dieser Atmosphäre genügt ein Funke, und es kommt zur Explosion.



Bei der Explosion wird das Batteriegehäuse zerstört. Die umher fliegenden Teile sowie die umherspritzende Schwefelsäure können zu schwerwiegenden Verletzungen führen. Darum gilt es vorbeugend auf mehrere Punkte zu achten.

- Die Überladung des Akkus auf jeden Fall vermeiden. Dazu Ladestrom und Ladezeit kontrollieren.

- Für ausreichend Belüftung sorgen!

- Funkenbildung vermeiden, also Vorsicht beim Handtieren mit Werkzeug!

- Beim Nachfüllen von destilliertem Wasser Persönliche Schutzausrüstung (Augenschutz, Handschutz) benutzen!

- Batterien gegen herabfallende Gegenstände sichern und die Pole isolieren!

Und sich in keinem Fall mit brennender Zigarette den Batterien nähern – es könnte die letzte gewesen sein!

## Thementag Autoabsetzplätze

Der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt hat gemeinsam mit der niederländischen Schifffahrtsvereinigung Koninklijke Schuttevaer eine Broschüre zur Bedeutung und Einrichtung von Autoabsetzplätzen am Rhein erstellt. Weiter lädt er für den 18. Juni 2005 um 11.00 Uhr in die Geschäftsstelle, Dammstraße 15-17 in 47119 Duisburg zu einem Thementag ein, bei der die Frage „Wie sieht ein bedarfsgerechtes Netz von Pkw-Versatzplätzen aus?“ diskutiert werden soll. Anmeldung zum Thementag und Bestellung der Broschüre sind möglich beim BDB, Fax 0049/203/800 06-21 oder E-Mail: BDB-Beckmann@binnenschiff.de.

## Neue Informationen für Taucher

Die Informationen „Tauchereinsätze mit Mischgas“ und „Tauchereinsätze in kontaminiertem Wasser“ sind als BGI 897 und BGI 898 jetzt als Druckversionen zu beziehen über Carl Heymanns Verlag Fax (0221) 9 43 73-6 03, Internet: <http://www.heymanns.com> oder E-Mail: [verkauf@heymanns.com](mailto:verkauf@heymanns.com).

## Kolloquium Schiffs- und Meerestechnik

Zum 26. Mal fand Anfang Juni das Duisburger Kolloquium Schiffs- und Meerestechnik statt. Motto: Das Schiff im intermodalen Verkehr. Den Festvortrag in der Universität Duisburg-Essen hielt Professor Dr. Michael Schreckenber. Das Thema seines Vortrags lautete: „Das Leben im Stau – Neue Erkenntnisse der Verkehrsforschung“. Es folgten acht weitere Beiträge namhafter Experten.

# Mitmachen und gewinnen

Stachel-pflanze	Geschicklichkeits-türnen	Junge	Kult-gegenstand	europ-Hauptstadt	festgelegte Reihenfolge	Teil des Schlundes, Kopfes	weibl. Kind	ger-manischer Adliger	Abk.: außer Dienst lediglich
→	→	→	3	→	Zahlwort	→	→	→	→
Gewürz- und Heilmittel	→	→	→	→	→	→	persönl. Fürwort	→	Langarm-affe
Empfehlung	→	→	→	Schrift-leitung	Kirchen-sonntag	→	Passion-spielort in Tirol	→	→
Kellner	→	→	→	amerik. Dramatiker	→	8	→	→	Frucht wilder Rosen
Äußerung, Ausspruch	→	→	→	→	→	→	pers. Fürwort	→	→
Schulter-tuch	serbische Fichte	As im Kartenspiel	9	europ. Haupt-stadt	orient. Kopf-bedeckung	→	Rhein-zufluss	→	Lebens-bund
→	→	→	→	→	Fahne	1	→	→	→
Preis-abzug	→	Wende-punkt	→	→	→	→	Kunst-flug-figur	organ. Verbindung; Essigäther	→
→	→	→	→	→	Tonart	schräge Stütze	→	→	5
afrik. Haupt-stadt	Behörde	6	Biene	→	→	Gefrorenes	bibl. König	→	griech. Buch-stabe
→	→	→	→	Sing-spiel	→	→	→	→	→
Singvogel	→	afrik. Strom	→	→	Feder-betten-stoff	→	→	→	→
→	4	→	→	Trink-gefäß	→	→	lat.: Fläche	→	2

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

Die Buchstaben von 1 – 9 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/Redaktion Der Fahrensmann, Postfach, 22757 Hamburg.

Einsendeschluss:  
30. Juli 2005

Auflösung  
aus Fahrensmann 1/2005:  
TRITTSICHERHEIT

### Gewinner aus 1/2005

- 1. Preis € 50,-  
**Rüdiger Kröpke**  
MS „Ideal“  
21354 Bleckede
- 2. Preis € 25,-  
**Anni Stapf**  
MS „Coburg“ MSG  
63931 Kirchzell
- 3. Preis € 25,-  
**Uwe Knoll**  
MS „Bertha“  
32425 Minden
- 4. Preis € 25,-  
**Heinz Schepers**  
TMS „Ingeborg“  
49733 Haren
- 5. Preis € 25,-  
**Alfred Gunze**  
47198 Duisburg

## Seminare 2005/2006

### Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Referat Binnenschifffahrt

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
<b>Fachkräfte für Arbeitssicherheit</b>		
Fortbildungsseminar	29. 05. 06 – 31. 05. 06	Bad Hersfeld
<b>Sicherheitsbeauftragte</b>		
Grundseminar A für Sicherheitsbeauftragte	06. 03. 06 – 09. 03. 06	Bad Hersfeld
Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	24. 04. 06 – 27. 04. 06	Bad Hersfeld
Fortbildungsseminar	28. 11. 05 – 30. 11. 05	Sellinghausen
<b>Betriebsratsmitglieder</b>		
Fortbildungsseminar	12. 06. 06 – 14. 06. 06	Sellinghausen
<b>Berufsanfänger/Auszubildende</b>		
Einführungsseminar für Berufsanfänger	19. 09. 05 – 30. 09. 05 16. 01. 06 – 27. 01. 06	Duisburg
<b>Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie</b>		
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
<b>Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt</b>		
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	16. 11. 05 – 18. 11. 05 15. 05. 06 – 17. 05. 06	Sellinghausen Bad Hersfeld
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	12. 09. 05 – 14. 09. 05	Sellinghausen
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Prävention Wirbelsäulenerkrankung	04. 10. 05 – 06. 10. 05	Sellinghausen

Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Die Kosten der Se-

minare einschließlich Anreise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, die

Lohn- und Gehaltsfortzahlung der Arbeitgeber. Bitte melden Sie sich für Seminare immer bei der für Sie zuständigen Bezirksverwaltung (BV) an.

# Ein Dämpfer für die Verkehrssicherheit

## Gefahr durch defekte Stoßdämpfer wird oft unterschätzt

Sie haben entscheidenden Einfluss auf die Fahrsicherheit, doch wie kaum ein anderes Bauteil sind sie dem täglichen Verschleiß ausgesetzt. Stoßdämpfer sind bei jeder Unebenheit im Einsatz und sorgen dafür, dass das Fahrzeug ein Höchstmaß an Bodenhaftung behält. Doch mit zunehmender Laufleistung nutzen sich die Stoßdämpfer ab. Die Folgen dieses Verschleißes werden von vielen Verkehrsteilnehmern unterschätzt.

Der schleichende Abnutzungsprozess ist für den Fahrer kaum zu merken. Er gewöhnt sich an das veränderte Fahrverhalten seines Wagens. Doch in Gefahrensituationen, die z. B. zu einem Ausweichmanöver oder einer Vollbremsung zwingen, können die Defekte fatale Folgen haben.

Durch defekte Stoßdämpfer verlängert sich der Bremsweg – möglicherweise um entscheidende Meter. Gerade ein mo-



Defekte Stoßdämpfer verändern das Fahrverhalten.

dernes Antiblockiersystem kann nicht mehr optimal wirken, da der notwendige Bodenkontakt fehlt.

Verschlossene Stoßdämpfer vergrößern die Gefahr, dass sich das Fahrzeug bei starken Lenkbewegungen, etwa beim Ausweichen, aufschaukelt oder dass es in einer Kurve ausbricht. Das Aquaplaning-Risiko steigt. Die Wirkung elektroni-

scher Fahrwerkskomponenten wie ESP ist durch die schwindende Bodenhaftung stark beeinträchtigt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. und die gewerblichen Berufsgenossenschaften empfehlen daher, Stoßdämpfer regelmäßig alle 20.000 Kilometer sowie vor und nach dem Winter und vor jeder großen Urlaubsreise prüfen zu lassen.





Mit Ideen aus der Praxis für die Praxis kann man beim Ideenwettbewerb gewinnen.

## Gesunde und sichere Ideen gesucht

### Wettbewerb: Aus der Praxis für die Praxis

Unter dem Motto „Aus der Praxis für die Praxis“ startet die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zum dritten Mal ihren Ideenwettbewerb „Geistesblitz – Gesund und Sicher“. Auch dieses Mal warten interessante Preisgelder auf die Gewinner. Insgesamt stehen 50.000 Euro zur Verfügung.

Fünf, bei manchen auch sechs, Tage in der Woche bestimmt der Arbeitsalltag das Leben. Die Bedingungen am Arbeitsplatz haben deshalb auch großen Einfluss auf die Gesundheit. Denn jeder von uns wünscht sich, dass er gesund bleibt und ohne Störungen arbeiten kann. Dafür wird auch schon sehr viel getan. Unfallverhütungsvorschriften und gesetzliche Regelungen zur Arbeitssicherheit schaffen einen Rahmen, der den Unternehmen hilft, die Arbeitsplätze sicher einzurichten. Regelmäßige Begehungen der Arbeitsplätze durch Fachleute, Beratung der Unternehmer durch die Mitarbeiter der BGF und viele Initiativen in den Unternehmen sorgen ebenfalls für mehr Sicherheit. Aber auch in Be-

trieben mit einem gut funktionierenden Arbeits- und Gesundheitsschutz gibt es Möglichkeiten zur Verbesserung und Optimierung. Ja, oft sind es gerade die guten Betriebe, die sich anstrengen noch besser zu werden.

Verbesserungspotenzial gibt es auch in der Binnenschiffahrt. Die Binnenschiffahrt war in der Vergangenheit eine Branche mit einem überdurchschnittlichen Unfallaufkommen. Das hat sich inzwischen drastisch geändert. Längst hat man die rote Laterne abgegeben und gehört nun zu den Branchen mit unterdurchschnittlichen Unfallquoten. Was hat zu dieser Entwicklung beigetragen? Welche guten Ideen sind bei Ihnen an Bord entstanden? Sind diese auch für andere Schiffe oder andere Gewerbezweige der BGF interessant? Wenn ja, dann schicken Sie uns Ihre Ideen und Lösungsvorschläge ein.

Denn eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen bedeutet für jeden Mitarbeiter und jedes Unternehmen ein Gewinn, ein Gewinn an Sicherheit. Zusätzlich haben Sie die Chance für gute und

praktikable Vorschläge noch ein attraktives Preisgeld zu erhalten.

Gesucht werden Verbesserungsvorschläge in folgenden Kategorien:

- a) Innerbetriebliche technische und/oder organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes.
- b) Technische und/oder organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für das Fahrpersonal (Straße, Luftfahrt oder Binnenschiffahrt).

Mitmachen können alle Unternehmer und Versicherten aus Mitgliedsbetrieben der BGF, natürlich auch aus Betrieben der Binnenschiffahrt, sowie alle diejenigen, die einen Vorschlag machen, der den Unternehmern und Versicherten direkt zugute kommt.

Mehr Informationen und Teilnahmeformulare für den Wettbewerb gibt es im Internet unter: [www.bgf.de/geistesblitz](http://www.bgf.de/geistesblitz), das Teilnahmeformular auch bei der BGF, Technischer Aufsichtsdienst, Frau Leithäuser, 22757 Hamburg oder unter Telefon (0 40) 39 80-19 77.

## Kleine Übungen – großer Stressabbau

### Seminar gibt viele nützliche Tipps

Zu Beginn herrschte bei einigen Beteiligten durchaus Skepsis.

„Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie ich in meinem Job während der Arbeitszeit Übungen machen soll, um meinen Stress abzubauen“, meinte ein Teilnehmer vor Beginn des Seminars der Berufsgenossenschaft. Er sei Schiffsführer und müsse sich ständig mehr als 100%ig konzentrieren. „Abschalten und wohlmöglich die Augen schließen, das geht bei mir nicht.“ Aber er wolle sich mal überraschen lassen.

Dass es auch andere kleinere Übungen gibt, um seinen Stresspegel wieder herunterzufahren, ohne dabei die Augen zu schließen und abzuschalten, sollte er während des Seminars erfahren. „Das habe ich nicht erwartet“, waren seine ersten Worte beim Abschlussgespräch. Wie simpel es doch ist Ärger, Aufre-

gung oder Zeitdruck in den Griff zu kriegen, hätte er nicht gewusst, „das kann ich nicht nur für meinen Job gut gebrauchen“. Aber nicht nur die Stressbewältigung habe ihn fasziniert, sondern auch die Tipps zur Prävention.

Den Stress gar nicht erst aufkommen zu lassen, ist oberstes Ziel, und manchmal sind es nur kleine Veränderungen in der Ergonomie oder im Arbeitsablauf, die man ohne großen Aufwand betreiben kann, um dies zu erreichen. Aber auch die Fragen was Stress überhaupt ist, wie er entsteht und welche gefährlichen Auswirkungen er auf den Menschen haben kann, wurden in dieser Zeit behandelt.

„Diese drei Tage haben sich wirklich gelohnt“, meint der anfangs so skeptische Schiffsführer zum Abschluss, „hoffentlich war die Veranstaltung keine Eintagsfliege“.

Es ist geplant, dieses Seminar einmal jährlich stattfinden zu lassen. Die nächste Veranstaltung findet vom 12. bis 14. September 2005 in Sellinghausen statt. Zum Redaktionsschluss waren noch einige Plätze frei. Anmeldungen richten Sie bitte an die für Sie zuständige Bezirksverwaltung oder direkt an Herrn Tappert in Duisburg. Sie erreichen ihn unter der Telefonnummer (02 03) 29 52-153. Auch für dieses Seminar gilt: 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 Gehaltsfortzahlung der Arbeitgeber.

## Maßgebend: Das fahrende Schiff

### Kapitän Barth setzt auf Verantwortung

Seit 1. April hat das Schulschiff RHEIN in Duisburg einen neuen Kapitän, Lothar Barth. Er kennt wie sein Vorgänger die Anforderungen aus der Praxis aus seiner eigenen Fahrzeit ganz genau. Und aus dieser Zeit an Bord hat er einen wichtigen Grundsatz mitgenommen: Jeder an Bord trägt Verantwortung, nicht nur der Schiffsführer, sondern auch die übrige Mannschaft, auch die Schiffsjungen und Schiffsmädchen.

Dieses Bewusstsein für Verantwortung macht er auch den verschiedenen Gruppen an Bord des Schulschiffes deutlich. Sie beginnt bei der Verantwortung für das Umfeld, in dem man lebt und mit dem man entsprechend umgeht oder der Verantwortung für den eigenen Lernerfolg.

Hauptgruppe an Bord sind die Auszubildenden, die während ihrer Block-Unterrichtszeit im Berufskolleg dreimal für drei Monate auf dem Schulschiff leben. In dieser Zeit ist das Schulschiff nicht nur Unterbringungsstätte sondern auch überbetrieblicher Lernort. Hier können die Auszubildenden ergänzend zur betrieblichen Ausbildung an Bord mit Techniken vertraut gemacht werden, für die im betrieblichen Umfeld die Möglichkeiten fehlen oder nicht optimal sind.

Mit dem gerade erarbeiteten neuen Berufsbild des „Binnenschiffers“ kommen hier auch auf die Unterweisungen neue Anforderungen zu. Eine Herausforderung für den neuen Kapitän. Für Barth soll während des Aufenthaltes an Bord das



Der neue Kapitän: Lothar Barth.

betriebliche Umfeld ergänzt werden, nicht ersetzt. Die betriebliche Praxis, das fahrende Schiff, ist für ihn während der Ausbildung der Lernort Nummer Eins. Auf eine gute Verzahnung zwischen dem Ausbildungsbetrieb, dem Schulschiff und dem Berufskolleg kommt es ihm an.

Und auch hier ist die Verantwortung wieder im Spiel: Die Verantwortung des betrieblichen Ausbilders und der Lehrer am Kolleg. An Bord des Schulschiffes kann die betriebliche Ausbildung nur ergänzt werden und die Auszubildenden bei der Erreichung des Prüfungsziels bestmöglich unterstützen.

Und wenn man es genau nimmt, bleibt das Thema „Verantwortung“ auch bei den Weiterbildungskursen präsent. Sie machen das zweite Standbein der Schulschiffe aus. Angebo-

ten werden verschiedene Kurse. Und sowohl bei den Fortbildungslehrgängen, die der Vorbereitung auf die Patentprüfung dienen oder bei den Gefahrgutlehrgängen darf die Verantwortung bei der späteren Tätigkeit nicht zu kurz kommen.

Erfreulich ist die Entwicklung bei den Auszubildenden zum Binnenschiffer. Mit insgesamt 291 Auszubildenden ist die Zahl so hoch wie seit langem nicht mehr, die Zahlen des Jahres 2005 noch nicht mitgezählt. Da ist es schon gut, wenn man auf eine erfahrene Mannschaft zählen kann.

Schließlich soll zum Lernen auch das Umfeld stimmen. Das heißt, nicht auf dem erreichten Status stehen bleiben, sondern weiterzumachen. Und für den neuen „Chef“ bedeutet dies viele Stunden der Organisation am Schreibtisch.

## Sturzunfälle unter der Lupe

### Witterung hat keinen Einfluss auf Sturzhäufigkeit

Vor zwei Jahren startete die „Aktion: Sicherer Auftritt“ bei allen Berufsgenossenschaften. Ziel war eine deutliche Verringerung der großen Zahl von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen (SRS-Unfällen). In der Binnenschiffahrt wurde das Ziel erreicht. Und dank einer detaillierten Untersuchung weiß man inzwischen auch mehr darüber, wie und wo Sturzunfälle ihren Schwerpunkt haben.

Sturzunfälle spielen in der Binnenschiffahrt schon immer eine große Rolle. Maßnahmen zu ihrer Verhinderung hat die BSBG deshalb schon frühzeitig angestrebt.

Mit Beginn der bundesweiten „Aktion: Sicherer Auftritt“ hat die BSBG ihre Anstrengungen nochmals verstärkt und zunächst für den Zeitraum eines Jahres alle gemeldeten SRS-Unfälle einzeln ausgewertet. Die Verunglückten wurden von ihrem zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten zum Hergang ihres Unfalls befragt. Das Unfallgeschehen sollte so genau wie möglich beleuchtet werden.

Die Ergebnisse dieser Auswertung überraschen ein wenig, denn: Gestolpert, gerutscht und gestürzt wird an Bord bei schönem Wetter auf freien Verkehrswegen. An klassischen Stolperstellen wie Pollern, Säulen und Rohrleitungen passieren weniger Unfälle als auf freien Decks, Gangborden und Niedergängen. Dass bei schönem Wetter und guter Beleuchtung erheblich mehr SRS-Unfälle geschehen als bei Regen, Schnee und Eis hatten wir ebenfalls nicht vermutet. In Herbst und Winter



Leider Alltag auf vielen Schiffen: Sturz- und Stolperfällen sind offensichtlich.

wurden nicht mehr Stolperunfälle gemeldet, als in Frühling und Sommer. Auch hat sich kein Schiffstyp als besonders unfallträchtig herausgestellt. Die Unfallzahlen im Verhältnis zur Besatzungsstärke sind in Güter- und Fahrgastschiffahrt ähnlich.

SRS-Unfälle geschehen meistens beim Zurücklegen eines Weges an Bord, ohne dass dabei eine spezielle Tätigkeit ausgeübt wurde, z. B. auf dem Weg von vorn nach achtern oder beim Aufstieg zum Steuerhaus. Als häufigste Tätigkeit wurde das Festmachen oder Verholen angegeben.

Auffällig ist, dass die unter 29- und über 60-jährigen häufiger SRS-Unfälle verursachen als die mittleren Altersgruppen. Bei den Anfängern spielt

mangelnde Erfahrung eine Rolle. Das Thema sicherer Auftritt sollte deshalb ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung sein, an Bord und auch in den Berufsschulen.

Beim Neu- oder Umbau sollte auch die Gestaltung der Verkehrswege an Bord frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Geradliniger Verlauf, ausreichende Breite, und einheitlich rutschhemmender Bodenbelag senken die Unfallgefahr.

Wichtig ist, dass auch nach Beendigung der „Aktion: Sicherer Auftritt“ das Thema Verhinderung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen nicht in der Versenkung verschwindet, sondern weiterhin als Hauptunfallursache im Bewusstsein bleibt.



## 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.

★ Auf dem Weg von der Backbordseite des Vorschiffes zur Steuerbordseite des Gütermotorschiffes rutschte der Schiffsführer auf Ladungsresten aus und schlug mit der Schulter gegen das Fundament der Klimaanlage.

★ Nach Beendigung des Ladevorganges holte der Matrose die Papiere aus dem Büro. Beim Übergang von der Kaimauer an Bord trat er auf die Pollerbank und rutschte aus. Dabei schlug er mit dem Rücken gegen den Poller und prellte sich den Rücken.

★ Beim Bohren von Kabeldurchbrüchen in Schottwänden mit einer Handbohrmaschine verhakete sich der Bohrer. Durch den Nachlauf der Maschine verdrehte sich die Hand und zwei Finger des Elektrikers kugelten sich aus.

★ Der Schiffsführer löste auf dem Gütermotorschiff das Tau, das sich am Poller verheddert hatte. Dabei schlug das Tau gegen den Arm und verursachte einen Muskelriss und einen angebrochenen Knochen.

★ Beim Benutzen des Schwenkbaumes ist der Matrose von diesem abgerutscht und hat sich eine Prellung der Rippen zugezogen.

★ Bei Schweißarbeiten im Bugstrahlraum stand der Monteur auf der Treppe zum Bugstrahlraum. Während der Arbeit verlor er das Gleichgewicht und stürzte rückwärts zwei Stufen herunter und schlug dabei mit dem Ellenbogen gegen einen Eisenwinkel.

★ Bei Reparaturarbeiten auf einer Fähre hat ein Arbeitskollege dem Fährmeister eine Eisenkette zugeworfen. Beim Versuch diese zu fangen hat er sich beim Strecken des Armes einen Muskelfaserriss zugezogen.

★ Der Matrose war auf dem Steuerhausdach der Fähre mit Reinigungsarbeiten mittels eines Hochdruckreinigers beschäftigt. Der Schiffsjunge wollte dem Matrosen helfen und stieg die Leiter zum Steuerhausdach auf. In dem Moment als der Schiffsjunge unbemerkt vom Matrosen über das Steuerhausdach blickte, löste der Matrose den Hochdruckreiniger aus und traf den Schiffsjungen ins Auge.

★ Auf dem Weg vom Vorschiff zum Bugstrahlraum übersah der Matrose den dort befindlichen Drahtkorb. Über diesen stolperte er und fiel hin. Er verletzte sich die rechte Hand.

★ Beim Festmachen eines Gütermotorschiffes in der Schleuse löste sich der Draht aus dem Abweiser und sprang hoch. Dabei erlitt der Matrose eine Prellung der rechten Hand.

★ Beim Verholen des Schubleichters drehte der Festmacher den Verholdraht auf die Verholwinde auf. Beim Durchholen der Lose rutschte die Kurbel von der Achse und schlug gegen den Arm. Dabei zog er sich eine Prellung zu.

**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@bgf.de · Druck: Brendow PrintMedien, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich, Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

**Bildnachweis:** Seite 1: duisport, Foto Felden; Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

## Normen dienen dem Gesundheitsschutz

### Kostensenkung und Sicherheitsgewinn

**DIN A 4, 100 ASA, M 6 x 40 ... jeder kennt diese Ausdrücke und jeder weiß, dass Papiergrößen, Filmempfindlichkeiten und Schraubenmaße dahinter stecken. Ohne Normen wäre ein Teil unseres täglichen Lebens nicht mehr denkbar, wären in Serie hergestellte Produkte nur zu wesentlich höheren Preisen verfügbar.**

Normung findet auch in der Binnenschifffahrt statt. Seit 1989 kümmern sich insbesondere die Europäischen Normengremien CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ und CEN/TC 15 W6 „Persönliche Schutzausrüstungen gegen Ertrinken“ (Rettungsweste) darum. Beide Gremien werden von Mitarbeitern des Technischen Aufsichtsdienstes der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen geleitet. Ziel ist es, den Gesundheitsschutz und die Arbeitssicherheit bei der Benutzung bestimmter Einrichtungen zu erhöhen. Gleichzeitig soll durch Vereinheitlichung der Bau- und teilweise der Zulassungsbestimmungen der Handel vereinfacht und somit die Kosten gesenkt werden.

gebaut und geprüft nach Norm. Hier hat der Verordnungsgeber noch eine Übergangsfrist zum Austausch vorhandener, nicht der Norm entsprechender Beiboote bis zur ersten Attestverlängerung nach 2014 zugelassen. Bei zwischenzeitlicher Neuanschaffung eines Beibootes muss natürlich schon ein normgerechtes angeschafft werden. Dies erkennt man durch einen Aufkleber oder ein Schild mit der Bezeichnung z. B. „Beiboot EN 1914-3-3500-4“.

Ein solches Boot ist geprüft und zugelassen für drei Personen, hat eine Länge von 3,50 m und darf mit maximal 4 kW motorisiert werden. Auch zugelassene aufblasbare Boote sind im Handel. Ebenso wie bei den Rettungswesten steht



Normgeländer nach EN 711.

Eine Reihe der in den letzten Jahren erarbeiteten Normen ist auch in die Rheinschiffuntersuchungsordnung (RheinSchUO) eingeflossen. Einige sollen hier vorgestellt werden; allen voran die Normen, die sich mit Ausrüstungsgegenständen zur Verhinderung von Ertrinkungsfällen befassen.

EN 395/396, Rettungswesten: Nach § 10.05 RheinSchUO muss für jede sich gewöhnlich an Bord befindliche Person eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach einer dieser beiden Normen griffbereit vorhanden sein. Diese Rettungswesten sind jeweils einer Person persönlich

### Blick in die RheinSchUO

zugeordnet. Diese Person ist dann für seine/ihre spezielle Weste mit verantwortlich. Diese Vorschrift gilt bei Neuanschaffung der Weste. Bei der ersten Attesterteilung nach 2009 müssen Westen, die nicht der Norm entsprechen, gegen solche nach Norm ausgetauscht werden. Das betrifft im Wesentlichen Eigner aus anderen Ländern, da in Deutschland schon seit vielen Jahren normgerechte Westen an Bord sein müssen. Normgerechte Westen erkennt man an dem CE-Zeichen und dem Verweis auf die Norm; andere dürften aufgrund EG-Bestimmungen auch nicht mehr auf dem Markt sein. Eine Liste der zugelassenen Westen steht auf der Homepage der BGF.

EN 1914, Beiboote: § 10.05 RheinSchUO fordert seit 2003, was in Deutschland seit Jahrzehnten schon galt: Beiboote,

auf der Homepage der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen auch eine Liste der zugelassenen Beiboote.

EN 711, Geländer: Die Norm regelt Maße und Bauarten der Geländer auf Binnenschiffen; sie ist eine der ältesten europäischen Normen in der Binnenschifffahrt und baut auf einer alten DIN-Norm auf, die schon vor Jahrzehnten bei Binnenschiffen herangezogen wurde. In der RheinSchUO werden sie für folgende Fälle gefordert:

§ 11.02 an allen Stellen, wo die Fallhöhe mehr als ein Meter beträgt und an den Außenseiten der Decks – nicht jedoch in den Gangborden; hier reichen nach Verkehrsrecht Handläufe und Fußleisten (nach Unfallverhütungsvorschrift sind Geländer aber Pflicht). Übergangsfrist für alle Schiffe, die vor 1995 gebaut wurden: erste Attestverlängerung nach 2014. In § 11.04 wird die Forderung nach Geländern auf Gangborde ausgedehnt, wenn diese unter bestimmter Voraussetzung eine bestimmte Breite von weniger als 54 cm haben (mindestens: 50 cm). Für Fahrgastbereiche sind Sondervorschriften einzuhalten.

Weitere Europäische Normen, wie z. B. für Rettungsringe, Feuerlöscher und elektrische Anlagen, runden das Spektrum in der RheinSchUO ab.

Über die weiteren Normungsarbeiten des CEN/TC 15 und andere Normen, die – noch – nicht in der RheinSchUO zitiert sind, wird in einer der nächsten Ausgaben des „Fahrensmann“ berichtet werden.

## Kälteschock auch im Sommer möglich

Saunagänger erleben es eigentlich immer, unbewusst, aber nach jedem Gang aus der Sauna unter die kalte Dusche: den Kälteschock. Doch keiner macht sich Gedanken, was er ist und wodurch er ausgelöst wird.

Gehört haben die meisten schon davon, besonders diejenigen die am Wasser arbeiten. Denn im Winter, wenn das Wasser kalt ist, haben sie mehr Respekt davor und schützen sich mit der Rettungsweste. Doch im Sommer ist das Wasser ja warm und damit die Gefahr eines Kälteschocks nicht gegeben. Irrtum!

Ein Kälteschock wird ausgelöst, wenn der Unterschied der Wassertemperatur zur Temperatur der Haut mehr als ca. 25 Grad beträgt. Das plötzliche Eintauchen ins Wasser mit einem solchen Temperaturunterschied ist ein Schockerlebnis. Der rapide Abfall der Hauttemperatur beeinflusst die Atmung. Der Mensch fängt an zwanghaft zu atmen, gefolgt von unkontrollierbarer Hyperventilation, d. h. zu schnellem Atmen.

Versuchen Sie doch, beim nächsten Saunagang mal unter der kalten Dusche die Luft längere Zeit anzuhalten. Es wird Ihnen nicht gelingen. Sie werden in kürzester Zeit anfangen zu japsen. Nur unter der Dusche ist das nicht tödlich.

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



Die Kontrolle über seine Atmung zu verlieren, ist jedoch nach einem Sturz ins Wasser sehr gefährlich. Es reicht aus, nur eine kleine Menge Wasser zu inhalieren, um den Ertrinkungspro-

zess in Gang zu setzen. Aber wenn man die Luft nicht anhalten kann? Kritiker werden jetzt sagen, dass die Haut eine Temperatur von max. ca. 36 Grad Celsius hat, aber das Wasser im Sommer eine von 20 bis 25 Grad Celsius je nach Gewässer. Also besteht doch im Sommer keine Gefahr. Das stimmt nicht ganz.

Vergessen wir nicht, dass sich die Haut bei Sonneneinstrahlung, und der ist der Binnenschiffer an Deck zur Genüge ausgesetzt, auf 50 Grad Celsius und mehr aufheizen kann. Der Temperaturunterschied von 25 Grad Celsius herrscht unter Umständen also auch im Sommer.

Schutz vor dem Ertrinken bietet nur die Rettungsweste, die dafür sorgt, dass die Atemwege in weniger als zehn Sekunden aus dem Wasser ragen um gefahrlos atmen zu können. Diejenigen die aus reinem Vergnügen in ihrer Freizeit ins Wasser springen, müssen einfach die Baderegeln beachten, sich vorher abzukühlen, um den Kälteschock zu vermeiden.

## Nochmal 11,4% weniger Unfälle Problematisch bleibt die Zahl der Todesfälle

Nachdem seit über einem Jahrzehnt die Unfallzahlen in der deutschen Binnenschifffahrt langsam aber stetig gesunken waren, konnten wir im vorigen Jahr an dieser Stelle einen Rückgang der Unfälle in nie gekanntem Ausmaß vermelden: über 19 Prozent weniger Unfälle im Vorjahr gegenüber 2002, davon alleine bei den Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen ein Minus von fast 29%. Wir hätten nicht gedacht, dass sich dieses Ergebnis noch toppen ließe, aber auch 2004 ging die Zahl der Arbeitsunfälle um weitere 11,4% zurück auf 390.

Und da sind wir besser als der Durchschnitt aller Gewerbebezüge in Deutschland.

### Tiefstand bei Arbeitsunfällen

Dort gingen die Unfälle nämlich „nur“ um 10,5% im Jahr 2003 und 2,7% im Jahr 2003 zurück, jeweils gegenüber dem Vorjahr. So wenig meldepflichtige Arbeitsunfälle hat es noch nie in den Betrieben der deutschen Binnenschifffahrt gegeben.

Die so genannte 1.000-Mann-Quote, also die Anzahl der Arbeitsunfälle je 1.000 Beschäftigte in den Mitgliedsunternehmen, ist eine Rechengröße, die angibt, wie hoch die Anzahl der Unfälle relativ ist. Diese Quote ist ebenfalls in den letzten Jahren stark zurückgegangen: von 31,7 im Jahr 2002 über 25,2 im Jahr 2003 auf 22,1 im Jahr 2004. Diese Zahl kann sich – auch im Vergleich zu anderen Berufsgenossenschaften sehen lassen: Zählte die Binnenschifffahrt Anfang der 90er-Jahre noch zu den unfallträchtigsten Gewerbebezügen in Deutschland, ist sie heute einer der sichersten, was die relativen Zahlen der Unfälle angeht.

Dies gilt leider nicht bei den Todesfällen. So wurden 2004



Schutz gegen das Ertrinken: Die Rettungsweste.

drei Todesfälle als Arbeitsunfall anerkannt, alles Todesfälle durch Ertrinken (Vorjahr: 4, davon 1 durch Ertrinken; 2002: 3, alle durch Ertrinken).

### Übermäßiger Alkoholkonsum

Die auf den ersten Blick geringe Zahl bekommt eine andere Gewichtung, wenn sie auf die Anzahl der Beschäftigten bezogen wird: In keinem anderen Gewerbebezug ist das Risiko, einen tödlichen Arbeitsunfall zu erleiden, so hoch wie in der Binnenschifffahrt.

Die Ertrinkungsunfälle verlaufen seit vielen Jahren schon ausnahmslos nach zwei Mustern:

• 20% dieser Unfälle geschehen während der Arbeit bei Tätigkeiten, bei denen

zwingend eine Rettungsweste hätte getragen werden müssen;

• 80% dieser Unfälle geschehen in der Freizeit nach übermäßigem Alkoholkonsum (zwischen 1,7 Promille und 3,5 Promille).

An der Reduzierung der Ertrinkungsunfälle durch Verbesserung der baulichen Gegebenheiten und weiterer Motivation zum konsequenten Tragen der Rettungsweste arbeiten wir vom Referat Binnenschifffahrt im Technischen Aufsichtsdienst der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Was wir gegen die alkoholbedingten Unfälle tun sollen, das ist ganz schwer zu beantworten. Unternehmer und Arbeitnehmer sollten quer durch alle Betriebe der Binnenschifffahrt an Maßnahmen arbeiten, die die Ursache für solche Unfälle beseitigen.



# Besondere Gewerbe der BGF

## Die gewerbliche und private Reittierhaltung

Sie werden sich vielleicht beim Lesen der Überschrift die Frage gestellt haben, was die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Unternehmen zu schaffen hat, die gewerblich oder privat Tiere halten. Was nur haben Ställe, Reithallen und Heulager mit Kraftfahrzeugen, Kfz-Werkstätten und Lagerhallen oder gar Binnenschiffen gemeinsam?

Dies hat mit Tradition zu tun. Die BGF war ursprünglich als die „Kutscher-BG“ bekannt. Weil früher, in der „guten alten Zeit“, sämtliche Transporte mit Pferdefuhrwerken durchgeführt wurden, war die Mehrzahl unserer Mitgliedsbetriebe Pferdehalter und Fuhrwerksbesitzer. Dies hat sich inzwischen natürlich grundlegend geändert. Aber noch immer ist die BGF für alle Unternehmen, die gewerblich und auch privat Reittiere halten, der fachlich zuständige gesetzliche Unfallversicherungsträger.

Bei den so genannten „Reittieren“ handelt es sich eigentlich immer nur um Pferde. Dennoch werden diese Unternehmen im Gefahrarif der BGF als „Unternehmen der gewerblichen oder privaten Reittierhaltung“ bezeichnet – denn schließlich könnte man ja auch z.B. auf Eseln oder Kamelen reiten, obwohl das hier zu Lande zugegebenermaßen wenig populär ist.

### Gemeint sind Pferde

Auch die Pferdehaltung hat sich im Laufe der Jahrzehnte vollständig geändert. In der Vergangenheit diente das Pferd dem Menschen in erster Linie als Nutztier. Heute wird es zu diesem Zweck – bis auf wenige Ausnahmen – kaum noch gehalten. Vielmehr dienen die Pferde der Ausübung von Hobby und Sport und damit der Freizeitgestaltung von Menschen, die beim Umgang

mit Pferden unserer hochtechnisierten Umwelt für einen Moment den Rücken kehren wollen. Dass es sich bei diesen Menschen weiblichen Geschlechts handelt, ist ein Phänomen, das auch die BGF noch nicht erforscht hat.

Unternehmen der gewerblichen Reittierhaltung sind in erster Linie Reitschulen, Mietställe oder die Veranstalter von Vergnügungs- oder Ausflugsfahrten mit Pferdegespannen. Wenn Sie also Reiten lernen, einmal mit einem Pferdegespann ausfahren oder beabsichtigen, für Ihre Tochter ein Pferd zu kaufen, aber nicht wissen, wo sie es einstellen sollen, dann wenden Sie sich vertrauensvoll an unsere Mitgliedsbetriebe der gewerblichen Reittierhaltung.

Doch was hat nun die private Haltung von Reittieren mit der BGF zu tun? Nun, es könnte ja sein, dass Sie zu der besser verdienenden Bevölkerungsschicht zählen und Pferde Ihr Hobby sind. Da Sie über das nötige Kleingeld verfügen, schaffen Sie sich Pferde und Stallungen an und weil Sie noch etwas anderes zu tun haben, als die Pferde zu versorgen, stellen Sie gegen Entgelt eine Person ein, die das für Sie erledigt. Dann ist diese Person bei der BGF gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten versichert und natürlich sind Sie dann auch als privater Reittierhalter (der mit den Pferden kein Geld verdienen will) gegenüber der BGF beitragspflichtig.

Apropos Beiträge – kein Unternehmer ist davon begeistert, dass er an die gesetzliche Unfallversicherung Beiträge entrichten muss. Und



Gehören zum Leistungsspektrum: Ausfahrten mit Gespannen.

Reittierhalter trifft es zugegebenermaßen besonders hart. Diesem Gewerbebereich ist die höchste Gefahrklasse im Gefahrarif der BGF zugeordnet. Selbst die Güterschifffahrt oder Taucher- und Bergungsunternehmen sind im Gefahrarif der BGF günstiger eingestuft. Dies hat mehrere Ursachen. Da das Pferd im Vergleich zum Menschen über eine hohe Körperkraft und großes Eigengewicht verfügt,

### Oft schwere Verletzungen

haben Unfälle mit Pferden oftmals schwere Verletzungen zur Folge, selbst dann, wenn das Pferd ohne eine aggressive Verhaltensweise einen Menschen nur „versehentlich berührt“. Die Verletzungen, die ein Pferdtritt in den Leib oder ein Sturz vom Pferd zur Folge haben kann, sind oft sehr schwer, die Behandlung der Verletzungen oft sehr aufwändig und damit teuer. Hin-

zu kommt, dass in der Reittierhaltung nur sehr wenig Personal gegen Entgelt beschäftigt wird. Nicht selten erleiden auch Aushilfen, für die von der BG nur Mindestbeiträge auf niedrigem Niveau erhoben werden, Unfälle. Dies treibt die Beiträge in die Höhe. Die hohen Unfallkosten müssen auf wenige Schultern verteilt werden und das hat hohe Beiträge zur Folge. Ein schmerzliches Problem für einen Gewerbebereich, in dem ganz gewiss nicht „das große Geld“ verdient wird.

Tatsächlich ist die Unfallverhütung in der Pferdehaltung besonders problematisch, da technische Schutzmaßnahmen, wie z.B. an Maschinen, beim Umgang mit Pferden nicht angewendet werden können. In der Pferdehaltung muss darum im Arbeitsschutz in weit höherem Umfang als in anderen Gewerbebereichen auf sicherheitsbewusstes Verhalten des Personals hingewirkt werden. Leider ist dies noch immer die

uneffektivste Art der Unfallverhütung, was sich im Unfallgeschehen der Pferdehaltung widerspiegelt.

Wie in allen anderen Gewerbebereichen, engagiert sich die BGF auch in den Mitgliedsbetrieben der Reittierhaltung auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Technischen Aufsichtsbeamten der BGF suchen auch diese Betriebe in regelmäßigen Zeitabständen auf und beraten die Unternehmer in allen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Für Gespannführer bieten wir jährlich mehrere Sonderseminare an, die gemeinsam mit der Verwaltungsverbands-Berufsgenossenschaft veranstaltet werden. Außerdem geben wir eine Broschüre über die Unfallverhütung in der Pferdehaltung heraus, die sich mit der speziellen Problematik dieser Betriebe beschäftigt. Diese Broschüre kann jeder Mitgliedsunternehmer kostenlos bei seiner zuständigen Bezirksverwaltung beziehen.



Auch die Unterbringung von Pferden ist versichert.

Er war jung und voller Lebensgier. Und er träumte den Traum vom schnellen Geld.

Dann begegnete ihm Ingrid, und Ingrid hatte eine schlagende Idee: „Ich habe mal bei einem älteren Juwelier gearbeitet.“

Sie beobachteten den Juwelierladen drei Tage lang, in der Mittagszeit war es am stillsten. Und genau für diesen Zeitpunkt planten sie den Überfall.

Ingrid kaufte sich eine blonde Perücke, zog einen Schlangenledermantel an, setzte eine Sonnenbrille auf und so getarnt betrat sie den Laden.

Norbert saß vor dem Geschäft im Auto und beobachtete die Straße.

Höflich fragte der Juwelier die elegant gekleidete Dame: „Was kann ich für Sie tun?“

Statt einer Antwort richtete sich der Lauf eines Revolvers auf ihn. Er wurde blass.

Ingrid reichte ihm einen kleinen Aktenkoffer, und bedeutete ihm mit dem Revolver, die Schmuckstücke so schnell wie möglich einzupacken.

Die Hände des Juweliers zitterten, als er die glitzernden Kostbarkeiten aus ihren Schatullen nahm. „Schneller, Opa, schneller!“ zischte Ingrid.

„Ich bin herzkrank“, flüsterte der alte Mann. „Ich...“ er griff sich ans Herz, die Schmuckstücke, die er in Händen hielt, fielen klirrend zu Boden. „Einen Arzt“, keuchte er, „ich

brauche sofort einen Arzt.“ Stöhnend brach er zusammen.

Norbert hatte durch die Schaufensterscheibe alles mitangesehen. Er geriet in Panik. In der Erregung stellte er den Motor ab, zog den Zündschlüssel raus und lief in den Laden. „Der Alte stirbt!“ kreischte sie.

Norbert bückte sich und raffte gierig die Schmuckstücke zusammen. Ingrid stürzte zum Telefon und bestellte einen Krankenwagen. Dann stürmten sie mit dem Koffer in der Hand auf die Straße. Die Tür hinter ihnen fiel zu.

„Du Idiot, warum hast du den Motor abgestellt?“ blaffte Ingrid.

Norbert wurde bleich. „Der Zündschlüssel“, stammelte er, „ich habe den Zündschlüssel im Geschäft verloren.“

In diesem Moment hörten sie in der Ferne die Sirene des Krankenwagens.

„Weg hier!“ schrie Norbert. Sie rannten los, sahen einen offenen Hauseingang, stürzten hinein und liefen die Treppen hinauf. Im dritten Stock klingelten sie an einer Tür Sturm. Nichts rührte sich.

„Verdammt!“ sagte Norbert, „jeden Moment wird jetzt die Polizei aufkreuzen.“ Da hörten sie schlurfende Schritte. Der Schlüssel wurde herumgedreht und dann erschien der eisgraue Kopf einer sehr alten Frau in der Türöffnung.

Norbert hielt ihr blitzschnell den Mund zu, stieß mit einem



## Die Tür fiel zu

VON EDGAR KASSNER

heftigen Tritt die Tür auf und sie drängten sich in die Wohnung.

„Schau dich einmal in der Wohnung um, ob außer der Alten noch jemand hier ist“, sagte Norbert. Ingrid ging mit der Waffe in der Hand prüfend durch die Räume. „Wir sind allein“, sagte sie mit befriedigtem Ton. Die alte Frau war kreidebleich und zitterte am ganzen Körper. Langsam nahm Norbert die Hand von ihrem Mund, aber stattdessen

drückte Ingrid ihr die Revolvermündung an die Stirn.

„Hör zu, Oma“, sagte sie leise und eindringlich, „hinter uns ist die Polizei her. Wenn du schön still bist und keinen Mucks von dir gibst, dann passiert dir überhaupt nichts. Und wenn die Luft hier wieder rein ist, verschwinden wir so schnell wie wir gekommen sind. Alles klar?“

Die alte Frau nickte hilflos mit dem Kopf. „Nehmen Sie doch bitte das Ding da weg“,

sagte sie und deutete auf den Revolver.

„Gut“, sagte Ingrid, „aber wehe dir, Muttmchen, wenn du auf deine alten Tage noch krumme Sachen machen und uns reinlegen willst.“

In der Wohnung war es stickig. Die alte Frau saß in ihrem Sessel und sah stumm vor sich hin. Die Zeit tropfelte zäh. Im Radio erklang Musik, dann folgten die Nachrichten. Unter anderem meldete der Sprecher, dass ein Juweliergeschäft überfallen worden sei. Der Inhaber des Geschäftes habe einen Herzanfall erlitten und sei auf dem Weg ins Krankenhaus gestorben. Von den Tätern fehle bisher jede Spur.

Die alte Frau hatte die Meldung mit schreckensgeweiteten Augen angehört.

„Das, das ist unter Umständen Mord“, flüsterte Ingrid heiser.

In diesem Moment schrillte das Telefon. Norbert wandte sich vom Fenster ab, Ingrid brachte die Waffe zum Vorschein.

„Gehen Sie nicht ran“, sagte sie.

„Lass das!“ fauchte Norbert unwirsch. „Wenn sie nicht rangeht, könnte das Verdacht erregen.“

Die alte Frau ging zum Telefon. „Ein einziges falsches Wort“, zischte Ingrid, „und...“

Die alte Frau nahm den Hörer auf. „Ja“, sagte sie, „ja, Lisa, es geht mir gut. Ein wenig Kopfschmerzen, aber sonst ist

alles in Ordnung. Vielen Dank für deinen Anruf.“ Damit legte sie den Hörer auf.

„Gut, Oma“, lachte Ingrid, „bald bist du uns los.“

Norbert sah nach unten. „Scheint alles klar zu sein“, sagte er, „wir fesseln und knebeln die Alte, und dann haufen wir ab.“

Sie waren gerade bei ihrer miesen Beschäftigung, als die Tür polternd und krachend von kräftigen Tritten aufgebrochen wurde. Uniformierte und bewaffnete Polizisten stürmten in die Wohnung. Mit Leichtigkeit überwältigten sie die total Überrumpelten. Der Spuk war zu Ende.

Auf der Lokalseite stand am nächsten Tag: „Wie gut, dass die älteren Mitbürger unserer Stadt zur Selbsthilfe eine Telefonkette eingerichtet haben. Gestern Nachmittag bekam Frau H. zur gewohnten Zeit einen Anruf von Frau K. Sie hätte nun ihrerseits Herrn P. anrufen müssen. Als dies nicht geschah, wurde Herr P. unruhig, zumal er in den Nachrichten gehört hatte, dass ganz in der Nähe von Frau H. ein Überfall stattgefunden hatte, von dessen Tätern jede Spur fehlte. Der Rentner benachrichtigte deshalb die Polizei, die das Haus durch den Hintereingang gedeckt betrat und mühelos das Gaunerpärchen festnehmen konnte, das sich tatsächlich in der Wohnung von Frau H. versteckt hielt.“