

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 Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Eindeutig zu wenig: Liegeplätze für Gefahrgutschiffe

Ein Binnenschiff muss fahren, damit es rentabel ist. Für die Besatzung aber gibt es vorgeschriebene Fahr- und Ruhezeiten, und damit sind wir wieder bei dem altbekannten Problem der Liegestellen. Es gibt einen Bereich im Gewerbe, der damit noch größere Mühe hat – das sind die Gefahrgutschiffe. Besonders für sie und ihre Besatzungen fehlt es an genügend Liegestellen.

„Man möchte Feierabend machen und Nachtruhe halten, aber findet keinen Platz“, lautet die Klage, die immer wieder beim „Fahrersmann“ landet. Wer mit dem blauen Kegel unterwegs ist, wer Chemikalien oder Treibstoff an Bord hat, der darf sich nun mal nicht überall „hinlegen“. Aber so wie es heute ist, kann es mit den Liegestellen für Gefahrgut-Schiffe nicht bleiben. Mehr Liegestellen, und diese in kürzeren Abständen, sinnvoll verteilt – so müsste es sein.

Es geht auch nicht nur um die Nachtruhe. Solche Liegestellen müssen auch für Fahrtunterbrechungen sein. Da ist der Personal- oder Schichtwechsel, da ist die einfache Notwendigkeit, kurz von Bord zu gehen, um etwas Dringendes einzukaufen oder ein Ausrüstungsteil zu besorgen. Oder einfach mal Post einzuwerfen. Legt sich ein Gefahrgut-Schiffer – wenn auch nur ein paar Minuten – neben ein anderes Schiff oder macht an einem normalen Anleger fest, um den Matrosen abzusetzen

oder nur eine Tasche überzureichen, dann droht sofort eine Strafe. Macht das wirklich Sinn?

Zudem scheint das Wort „Gefahr“ sehr abschreckend zu sein. Von den wenigen Kegel-Liegeplätzen, die im deutschen Wasserstraßen-Verkehrsnetz zur Verfügung stehen, sind viele nicht vernünftig an andere Infrastrukturen angehängt. Und auch die eigene Mobilität nutzt wenig. Trotz der meist an Bord vorhandenen Autokrane, ist es nur selten möglich sein Auto an Land zu schaffen.

Man muss nur ein paar Fahrerleute nach Liegestellen für Gefahrgut-Schiffe fragen – immer lautet die Antwort: „Es sind deutlich zu wenig.“ Ab dem Grenzübergang zu den Niederlanden sieht es anders aus: Die Situation um die dortigen Liegeplätze gilt als vorbildlich.

Zusammen mit dem Gewerbe sind die Hafenverwaltungen und auch die anliegenden Städte aufgerufen, sich dieser Sache anzunehmen.

Konstituierende Sitzung

Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am Donnerstag, dem 6. Oktober 2005 um 9.00 Uhr im NH Hotel Hamburg Altona, Stresemannstraße 363-369, 22761 Hamburg. Die Sitzung ist öffentlich.

Die BGF schließt Kooperationsvertrag

Am 3. Juni trafen sich in Dresden die Vorstandsvorsitzenden und die Hauptgeschäftsführer von vier Berufsgenossenschaften aus dem Bereich Handel und Verkehr zur Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages. Zu den Unterzeichnern zählten neben der BGF die Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel, sowie die See-Berufsgenossenschaft.

Für die Vertragspartner stehen bei der Zusammenarbeit Fragen der Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund.

Aus dem Inhalt:

- Liegeplätze für Gefahrgutschiffe
- Neubauten für den Bodensee
- Arbeitsschutz bei Taucherarbeiten
- Ansprechpartner bei der BGF



Papst kam aufs Binnenschiff

Große Ehre nicht nur für Köln, sondern auch für die Binnenschifffahrt: Der Papst kam zu Besuch. Im August besuchte Papst Benedikt XVI. den Welt-

jugenttag. Damit möglichst viele Menschen ihn sehen und seinen Begrüßungsworten lauschen konnten, wurde ein Rheinschiff gewählt. Auf der

RheinEnergie hatten Teilnehmer des Weltjugenttages Möglichkeit zum Kontakt mit dem Papst. Auch vom Ufer jubelten ihm Tausende zu.

Auch die BGF ist bei der A+A 2005 vertreten

Leitthema „Zukunft der Prävention“

Vom 24. – 27. Oktober 2005 ist Düsseldorf wieder Mittelpunkt für den Arbeits- und Gesundheitsschutz. Dann öffnet die A+A 2005 mit ihrer Fachmesse, Sonderschauen und dem Kongress ihre Pforten. Der Kongress steht in diesem Jahr unter dem Leitthema „Zukunft mit Prävention“. In rund 50 Vortragsreihen werden sowohl übergreifende Fragestellungen wie Fachthemen behandelt.

Das Spektrum der Themen umfasst dabei solche wie „Faire Globalisierung – Sicherheit am Arbeitsplatz: Instrumente, Strategien und Methoden für nachhaltige Entwicklung“, ebenso wie ganz konkrete Fachthemen und Neuerungen in den klassischen Themenbereichen wie Umgang mit Gefahrstoffen, Biologische Einwirkungen, Lärm und Strahlung, aber auch psychische Belastungen.

Treffpunkt Sicherheit

Behandelt werden auch die Themen Betriebssicherheitsverordnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz und andere rechtliche Entwicklungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie deren Umsetzung in die betriebliche Praxis.

Neben dem Kongress bildet der Treffpunkt Sicherheit und Gesundheit einen wichtigen Bestandteil der A+A. Dort präsentieren sich mehr als 100 nichtkommerzielle Aussteller



Die BGF stellt den sicherheitsoptimierten Kastenwagen aus.

mit ihrem Angebot für mehr Sicherheit am Arbeitsplatz. Mit dabei in Halle 9 ist auch die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Unter dem Motto „Fit und sicher fahren“ können die Besucher das Angebot der BGF für mehr Sicherheit beim Transport erleben. Die BGF stellt dazu den sicherheitsoptimierten Kastenwagen aus, einen Transporter, der mit allen derzeit machbaren Einrichtungen für einen sicheren und gesunden Transport ausgestattet ist. Ein weiteres Thema ist der Fahrer und seine Fitness. Dabei widmet sich die BGF bei dieser A+A besonders dem Thema „Müdigkeit“ und Müdigkeitsmanagement und bietet dazu den Besuchern zwei Verfahren zur Schläfrigkeitmessung an. Außerdem präsentiert sie gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat ihren Lkw-Überschlagsimulator. Im A+A-Forum „Gute Praxis“ finden die Besucher Bei-

spiele betrieblicher Praxis des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in unterschiedlichen Branchen, eine Posterausstellung und Informationen zur Aus- und Weiterbildung runden das Angebot ab.

Die Fachmesse für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wird auch in diesem Jahr wieder international führend sein. Rund 1.300 Aussteller aus 52 Nationen beteiligen sich daran und zeigen für die Themen Safety und Security alles an Produkten und Serviceangeboten, was für persönlichen Schutz und störungsfreie Betriebsabläufe benötigt wird – vom einfachen Ohrstöpsel bis hin zu komplexen, elektronischen Sicherheitssystemen.

Aktuelle Informationen zur Fachmesse, zu den Sonderschauen und zum Kongress, zur Anreise nach Düsseldorf und zu den Öffnungszeiten finden Sie im Internet unter www.AplusA-online.de.



Gesunde und sichere Ideen gesucht

Aus der Praxis für die Praxis

Wo gibt es in Ihrem Betrieb Arbeitsvorgänge, die man verbessern und optimieren kann? Wie können vorhandene Belastungen verringert werden? Welche Lösungen für gesunde und sichere Arbeitsplätze in den Betrieben der BGF gibt es?

Mit Vorschlägen aus der Praxis für die Praxis kann man doppelt gewinnen: Mehr Sicherheit und attraktive Preise. Die Berufsgenossenschaft für

Fahrzeughaltungen hat zum dritten Mal ihren Ideenwettbewerb Geistesblitz ausgeschrieben. Teilnehmen können alle, die Ideen für gesunde und sichere Arbeitsplätze haben, und sie „aus der Praxis für die Praxis“ weitergeben wollen. Natürlich auch alle Beschäftigte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Unternehmer der Binnenschifffahrt. Den Teilnehmern des Ideenwettbewerbs

„Geistesblitz – Gesund und Sicher“ winken wieder interessante Preisgelder. Insgesamt stehen bis zu 50.000 Euro zur Verfügung. Einsendeschluss ist der 30. November 2005. Informationen zum Wettbewerb erhalten Sie unter www.bgf.de/geistesblitz oder bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Hamburg, Frau Leithäuser: Tel. (0 40) 39 80-19 77.

Hallo
Fahrensleute!

Ein Joint ist nicht harmlos

Die Ausbildungszahlen in der Binnenschiffahrt sind in den letzten Jahren wieder deutlich angestiegen. Eine erfreuliche Nachricht. Weniger erfreut bin ich aber über eine andere Entwicklung, die Zunahme beim Drogenkonsum. Waren es vor 10 bis 15 Jahren noch einige Ausnahmen unter den jungen Leuten, die auffällig geworden sind, so hat sich die Zahl derer, die beim Konsum von Ecstasy-Pillen und Cannabis, d.h. Marihuana und Haschisch, erwischt werden, offensichtlich erhöht.

Erst kürzlich war ich selbst dabei, als zwei Azubis vor der Berufsschule beim Rauchen eines Joints erwischt wurden. Vor allem der Missbrauch von Cannabis bei Jugendlichen ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Kiffen ist „in“, der Zug an der Tüte bzw. am Joint gilt als cool. Die Folgen werden dabei unterschätzt oder verharmlost. Selbst Eltern drücken hier und da ein oder sogar beide Augen zu, mit den Argumenten, Alkohol sei schließlich viel gefährlicher und sie hätten früher auch 'nen Joint geraucht, ohne dass es geschadet hat.

Was sie und die meisten nicht wissen ist, dass der Hanf, der in den Siebzigern geraucht wurde, nur drei Prozent des Wirkstoffes THC (Tetrahydrocannabinol) enthielt, während die heute, in den Gewächshäusern gezüchteten Produkte, bis zur siebenfachen Menge THC enthalten. Der Joint aus Mamas und Papas Hippiezeit ist also nicht mit den heutigen zu vergleichen. Was damals mit einem Joint inhaliert wurde, ziehen sich die Jugendlichen heute mit einem oder zwei Zügen rein!

Regelmäßiger Haschischgebrauch bleibt nicht ohne Folgen: die Konzentrationsfähigkeit wird gestört, es besteht die Gefahr chronischer

Atemwegserkrankungen und Cannabis macht nicht fit, sondern auf Dauer lethargisch und antriebslos. Cannabis macht zwar nicht körperlich abhängig, aber psychisch. Wer ohne den regelmäßigen Joint nicht mehr auskommt, ist ernsthaft krank und muss behandelt werden.



Am besten ist es natürlich, es erst gar nicht soweit kommen zu lassen. Es gehört zwar zur Jugend dazu, dass man neugierig ist und auch mal etwas ausprobieren will, dabei spielt der Freundeskreis und die Clique eine wichtige Rolle. Aber auch Jugendliche sollten sich die körperlichen und psychischen Folgen bewusst machen, die der regelmäßige Konsum von Suchtmitteln mit sich bringt. Vielleicht hilft auch das Argument, dass wie beim Konsum von Alkohol auch beim Cannabiskonsum der Führerschein in Gefahr ist. Drogenkontrollen sind heute ebenso möglich wie Alkoholkontrollen. Und wer erst einmal auffällig geworden ist, für den ist es dann vorbei mit dem Autofahren.

Wie kann man als Arbeitgeber, Kollege, Freund oder Verwandter erkennen, ob jemand z.B. regelmäßig Cannabis raucht und wie soll man sich dann verhalten? Lustlosigkeit, Antriebslosigkeit, fehlendes Interesse aber auch unangebrachtes Herumalbern sind erste Anzeichen. Dann gilt es zu handeln: Nicht wegschauen

und ignorieren, sondern aktiv werden. Sprechen Sie die Jugendlichen darauf an, was Ihnen aufgefallen ist. Konfrontieren Sie sie damit und versuchen Sie, die Gründe für den Drogenkonsum zu finden. Gemeinsam kann man dann einen Weg für eine Lösung finden.

In der Binnenschiffahrt spielt die „Vereinsamung“ eine wichtige Rolle. Binnenschiffer sind lange von ihren Familien, ihren Freunden getrennt und müssen an Bord auf engem Raum mit ihren Kollegen und Vorgesetzten zusammen leben. Da bleibt die Privatsphäre schon einmal auf der Strecke. Oft fehlen aber auch Vertraute, mit denen man z.B. Probleme oder den Alltag besprechen kann. Auch die Möglichkeiten, seinen Stress mit Hilfe von Hobbys oder Sport auszugleichen sind beschränkt. Wenn man helfen will, ist das Wichtigste, Drogenabhängige nie alleine zu lassen. Man muss versuchen mit ihnen gemeinsam eine Lösung zu finden und sie bei einer eventuellen Therapie zu begleiten.

Hilfe bedeutet also: Frühzeitiges Einschreiten, Vertrauen zum Suchtkranken aufbauen, immer am Ball bleiben und nicht locker lassen, konkrete Hilfsangebote machen, aber auch Konsequenzen aufzeigen, sie androhen, letztendlich auch wahrnehmen und zum Schluss den Erfolg der Nachsorge sichern. Dies ist für alle Beteiligten ein harter Weg, der meistens von Freunden, Verwandten und Arbeitgebern nicht gerne gegangen wird. Doch er ist notwendig um Süchtigen zu helfen, denn Sucht ist eine Krankheit. Ohne Hilfe geht da nix.

Brigitta

Zwei neue Tanker in Dienst gestellt

TMS AVISO II und MARTEN DEYMANN gingen in Fahrt

Im Mai ist das Tankmotorschiff AVISO II in Millingen getauft worden. Das 110 Meter lange und 11,40 Meter breite Fahrzeug wurde als Typ C-Schiff gebaut und von den neuen Eigentümern Tanja und Martin Deymann aus Haren entgegengenommen. Das ca. 3.000 Tonnen fassende Tankerschiff wurde auf der Bodewes-Werft in Millingen ausgebaut. Die ca. 1.300 kW starke MTU-Hauptmaschine und der fast 500 kW leistende Cummings Bugstrahlmotor ermöglichen dem Tankmotorschiff hervorragende Fahreigenschaften. Wir

wünschen der Familie Deymann für dieses Fahrzeug allzeit gute Fahrt.

Im Juli war es dann in Haren soweit. Dort ging der Tanker MARTEN DEYMANN, ein Gemeinschaftsprojekt der Reederei Gerhardt und Deymann, in Fahrt. Es handelt sich dabei um einen Umbau, der auf einer Harener Werft ein komplett neues Vor- und Mittelschiff erhalten hat. Es ist 85 Meter lang, 9,60 Meter breit und fasst 1.500 Tonnen. Auch hierfür und für die weiteren geplanten Projekte wünscht der Fahrensmann alles Gute.



Neuer Doppelhüllentanker AVISO II wurde im Mai in Millingen in Dienst gestellt.

Nordic Walking Fitness für jedermann

Gelenkkrankheiten sind eine Volkskrankheit – Bewegung das beste Mittel dagegen. Eine Möglichkeit ist das Nordic Walking, das Gehen mit speziellen Laufstöcken. Mit ihm wird neben der Ausdauer auch die Muskulatur des gesamten Bewegungsapparates trainiert. Die Arbeit mit dem Stock sorgt dafür, dass auch der Oberkörper verstärkt einbezogen wird. Darüber hinaus entlasten die Stöcke die Belastung der Knie und des Rückens.

Wichtig sind optimale Laufschuhe. Sie sollten dämpfen und stützen. Auch die Stöcke sollten gut passen, sonst kommt es zu Fehlbelastungen. Und wer schon gesundheitliche Probleme hat, fragt am besten seinen Arzt, was er zu beachten hat.

Binnenschiff legte zu

Im ersten Halbjahr 2005 nahm die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,1 Prozent oder 3,7 Millionen Tonnen zu. (Quelle: Stat. Bundesamt)



Katamaran „Fridolin“ während der Taufzeremonie.

Zwei neue Katamaranfahren für den Bodensee

Am 1. Juli 2005 hat die neu gegründete Katamaran Reederei mit einem feierlichen Taufakt, im Planquadrat 2.478 auf dem Bodensee, die beiden Personen-Katamaranfahren „Fridolin“ und „Constanze“ übernommen. Beide Fahren wurden von der Bodan-Werft in Kressbronn in Kooperation mit der Damen Shipyards gebaut. Die Katamarane sind in Aluminiumbauweise gefertigt. Die Schwimmkörper wurden in

Singapur unter GL-Aufsicht als Volumensektionen hergestellt und in Containern nach Kressbronn geliefert. Insgesamt wurden mehr als 1.000 Einzelteile aus Singapur angeliefert und auf der Bodan-Werft zu den Neubauten verarbeitet. Die beiden Fahrzeuge haben folgende Hauptabmessungen und Leistungskennzahlen: L = 33,64 m; B = 7,60 m; T = 1,40 m, v = 22 Knoten/40 km/h; 2 x 552 kW (MAN-Motoren).

Im Steuerhaus sind zwei komplette Steuerstände mit Swiss-Radargeräten, GPS – Autopiloten mit elektronischer Seekarte und Infrarot Nachtsichtgeräten installiert. Beide Katamarane bieten 150 Sitzplätze und 30 Fahrradplätze. Sie benötigen für die Verbindung Friedrichshafen – Konstanz ca. 41 Minuten. Die neue Fährverbindung ist seit Anfang Juli für die Öffentlichkeit freigegeben.

Doppelpropeller verstärkt Antrieb

Neue Technik für flach gehende Schiffe entwickelt

Die AIR Fertigungs-Technologie GmbH und die MAR Marine- und Automatisierungstechnik arbeiten derzeit an einem ehrgeizigen Entwicklungsprojekt: Mit einem Doppelpropeller aus Kohlefaserverbundstoffen wird eine Verbesserung des Antriebswirkungsgrades in einer zweistelligen Größenordnung sowie eine sehr große Manövrierfähigkeit ohne Ruder und Querstrahltrieb erreicht.

Angestrebt wird eine technische Lösung, mit der die Fläche des Propellers vergrößert und damit die Drehzahl verringert werden kann, und trotzdem der erforderliche Schub für das Schiff erreicht wird. Möglich wird dies durch zwei gegenläufige halb getauchte Verstellpropeller. Durch ihre Ausführung als Verstellpropeller können sie die Vorteile für das Manövrieren des Schiffes voll ausnutzen. Das Verstellsystem ist mechanisch ähnlich aufgebaut wie die Verstellsysteme von Hub-schrauberpropellern.

Mit den Doppelpropellern ist eine Vergrößerung der Propellerfläche auf etwa das Dreifache möglich. Ziel ist es, mit dem Radius den Tiefgang, und mit den beiden Durchmessern möglichst die gesamte Breite des Schiffes zu nutzen. Der halbgetauchte Propeller besitzt eine große Querschubkomponente zu deren Kompensation eine Ausführung als gegenläufiger Doppelpropeller notwendig ist.

Der halbgetauchte Propeller hat neben der Schubkomponente in Schiffsängsrichtung eine sehr große Schubkomponente in Schiffsquerrichtung, die durch Drehzahl/Drehrichtung und besonders durch die Steigung beeinflusst werden kann. Es können bis zu 65 Prozent des Gesamtshubes in die Querschubkomponente gelegt werden, was sich positiv auf das Traversieren und die Kurvenfahrt auswirkt.



Mit gegenläufigen Verstellpropellern manövrieren.

Insgesamt ergeben sich folgende Vorteile der halbtauchenden Doppelpropeller:

- eine Erhöhung des Wirkungsgrades gegenüber konventionellen Antrieben um 20 – 40 Prozent,
- eine ständige Zugänglichkeit der Propeller,
- eine Steuerung des Schiffes ohne Ruderblatt oder andere Richtungsstellorgane,
- eine Verbesserung der Manöviereigenschaften,
- keine Kavitation an den Propellerflügeln aufgrund der geringen Umfangsgeschwindigkeit und der Belüftung der Propeller.

Propeller aus Kohlefaser

Wegen ihrer Größe werden die Propeller zur Gewichtsreduzierung aus Kohlefaserverbundstoffen gefertigt. Diese technische Lösung ist nur wirtschaftlich sinnvoll bei Schiffen mit geringem Tiefgang und großer notwendiger Schubleistung. Untersuchungen in der Schiffbauversuchsanstalt Potsdam an einem Kohleschiff, ausgerüstet mit konventionellen und mit halbtauchenden Doppelpropellern ergab große Unterschiede im Leistungsbedarf des Antriebes zum Erreichen der gleichen Geschwindigkeit.

Das System der halbtauchenden Doppelpropeller hat neben seinen vielen Vorteilen nur einen „Fehler“; bei Ausfall eines

Antriebes geht das Schiff sofort in eine Drehbewegung. Die einfachste Lösung ist das Stillsetzen des zweiten Antriebes, was in den meist engen Fahrwassern der Binnengewässer aber nicht den Vorzug erhalten sollte. Es wurde eine Lösung entwickelt, die die Steuerfähigkeit des Schiffes aufrechterhalten soll. Das System der Richtungs- und Fahrtsteuerung wird aufgrund seiner Relevanz für die Schiffssicherheit und entsprechend den Klassifikationsvorschriften einschließlich seiner Stromversorgung redundant ausgeführt. Die Fehlermöglichkeitsanalyse (FMEA) hat für den Ausfall eines Antriebsmotors ergeben, dass durch die sehr hohe Erkennungswahrscheinlichkeit und die damit direkt auslösbaren Gegenmaßnahmen keine kritische Situation für die Sicherheit des Schiffes entstehen muss. Bei Ausfall eines Propellerantriebes wird die Fahrtsteuerung dem aktiven Antrieb zugeordnet und die Richtungssteuerung erfolgt mit den Flügeln des stehenden Propellers in Form eines Notruders.

Eine Verbesserung des Wirkungsgrades und damit des Treibstoffverbrauches in den Transporttechnologien in zweistelliger Größenordnung auf der Basis von bekannten technischen Komponenten und ohne eine Erhöhung der Anlagenkosten im Vergleich zu den bekannten Systemen ist mit dem Vector-Prop-System im Bereich des Möglichen.

● **Fortbildung als Voraussetzung**

● **Geprüfte Tauchgeräte**

● **Signalmann hält Kontakt**

Taucher arbeiten nur als Gruppe

Der Bugstrahler dreht nicht, die Leine hat sich in der Schraube verheddert, Grundberührung – was tun? Die Schiffsladung muss termingerecht gebracht werden, der nächste Ladetermin steht bereits, Werftaufenthalt erforderlich? Oder wer kann helfen und möglichst schnell? Der Anruf bei einer Tauchfirma kann hier die Lösung sein, denn deren Leistungsspektrum ist sehr vielfältig. Zu den Unterwasserarbeiten, die von Tauchern ausgeführt werden können, zählen beispielsweise einfache Suchaufgaben ebenso wie umfangreiche Erkundungen und Begutachtungen, Schiffs- und Bauwerksuntersuchungen, De- und Montagearbeiten komplizierter Unterwasserkonstruktionen, Betonarbeiten; sogar Korrosionsschutz mittels spezieller Anstrichstoffe ist möglich. Hierbei finden die verschiedensten Arbeitsverfahren wie z.B. Schweißen, Schneiden, Sägen, Bohren, Pressen, Sandstrahlen, Spülen ihre An-

Ein Taucher als Reserve

wendung. Die Unterwasserarbeiten sind selbst dann möglich, wenn das umgebende Medium Wasser keine Sicht zulässt.

Nach welchen Regeln sind Taucherarbeiten auszuführen? Bei Taucherarbeiten ist die Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ (BGV C 23) anzuwenden. Sie besitzt im Gegensatz zu vielen in jüngster Zeit zurückgezogenen Unfallverhütungsvorschriften – „Der Fahrensmann“ berichtet – nach wie vor ihre Gültigkeit. Die Vorschrift ist auf Taucherarbeiten bis in einer Tauchtiefe von maximal 50 m, bei denen der Taucher mit Druckluft versorgt wird, anzuwenden. Darin geregelt sind beispielsweise Anforderungen an die Taucherausrüstung, die Einrichtung der Tauchstelle, die Anzahl und Anforderungen an die Mitglieder der Tauchgruppe, das Verhalten in Notfällen und die maximal zulässigen Tauchzeiten.

Die Tauchfirmen sind an die Einhaltung dieser Unfallverhütungsvorschrift gebun-

den; sie ist autonomes Recht der Berufsgenossenschaften und eine von allen anerkannte Vorschrift für die Durchführung von Taucherarbeiten.

Soweit zur Theorie, wie sieht die Praxis aus, mit der die Firmen sich konfrontiert sehen? Ein Fallbeispiel: „Ja, kürzlich hatte ich eine Leine in der Schraube. Da kam dann ein Taucher mit seiner Ausrüstung und hat mir geholfen. Die Schraube war wieder frei, und ich konnte meine Fahrt fortsetzen.“

Wie ist dieses Beispiel zu werten? Für den Besitzer des Schiffes, den Auftraggeber, war hier alles in Ordnung, aber es wurde eine wichtige Grundregel für Taucherarbeiten verletzt.

Nach der Unfallverhütungsvorschrift dürfen Taucherarbeiten nur von einer Tauchergemeinschaft ausgeführt werden. Die Tauchergemeinschaft besteht aus mindestens drei Mann, einem Einsatztaucher, einem Reservetaucher sowie einem Signalmann.

Diese Gruppe bildet das absolute Minimum; der Signalmann hält Verbindung zum Einsatztaucher und überwacht den Tauchgang, der Reservetaucher kommt dem Einsatztaucher im Notfall zur Hilfe.

Ein Blick in das europäische Ausland zeigt, dass diese Minimalforderung dort ähnlich gesehen wird. So wird etwa in den britischen Tauchvorschriften für Binnengewässer die 3-Mann-Tauchergemeinschaft für Taucherarbeiten in Becken oder Tanks vorgeschrieben.

Welche Anforderungen werden an die Taucher gestellt?

Neben dem Mindestalter von 21 Jahren und dem Nachweis durch die arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 31, dass es in seinem Fall keine Bedenken gegen den Einsatz gibt, muss der Taucher den Abschluss der beruflichen Fortbildung zum „Geprüften Taucher“/zur „Geprüften Taucherin“ belegen können. Nach der Prüfung muss der Taucher regelmäßige Tauchpraxis (in jeweils 6 Monaten 6 Tauchstunden) und mindestens einmal jährlich die Überprüfung seines Gesundheitszustandes nachweisen können. Da es

derzeit keine einheitliche europäische oder gar weltweite Regelung zur Taucherqualifikation gibt, ist der jeweils national geltende Standard verbindlich, so dass hierzulande tätige ausländische Taucherunternehmen ebenfalls den entsprechenden Nachweis für ihre Taucher vorlegen müssen.

Welche Aufgaben hat der Signalmann; welche Voraussetzungen muss der Signalmann erfüllen? Als Mitglied der Tauchergemeinschaft ist es neben der Aufgabe, dem Taucher bei der Vor- und Nachbereitung des Tauchganges behilflich zu sein, die Hauptaufgabe des Signalmannes während des Tauchganges den Kontakt mittels Sprechverbindung und Signalleine zum Taucher zu halten. Wenn unvorhersehbare Ereignisse eintreten – wie z.B. der Einsatztaucher hat sich an einem Bauteil verhakt und benötigt die Hilfe des Reservetauchers – wird er schlagartig zur Schlüsselperson, sein Einsatz für die Gesundheit der Tau-

Immer Kontakt nach oben

cher entscheidend, und im Extremfall lebensrettend.

Daher fordert die Unfallverhütungsvorschrift neben dem Mindestalter von 18 Jahren und der körperlichen und geistigen Eignung nicht nur eine Ein- oder Unterweisung für seine Tätigkeit, sondern eine Ausbildung mit einer abschließenden Prüfung durch die zuständige Berufsgenossenschaft.

Der kontrollierende Technische Aufsichtsbeamte der Berufsgenossenschaft oder der Beamte der staatlichen Arbeitsschutzbehörde wird bei einer Kontrolle nicht zögern, die Taucherarbeiten unverzüglich einzustellen, wenn der Signalmann keinen entsprechenden Nachweis vorlegen kann.

Welche Tauchgeräte müssen verwendet werden? Alle Tauchgeräte, die seit dem 1. Juli 1995 in den Verkehr gebracht werden, müssen einer EG-Baumusterprüfung unterzogen worden sein, da sie zu den Persönlichen Schutzausrüstungen der Kategorie III im



Tauchereinsatz im Winter.

Sinne der europäischen Richtlinie 89/686 EWG (PSA-Richtlinie) zählen. Dies ist ersichtlich an der Kennzeichnung des Gerätes mit dem CE-Zeichen und einer vierstelligen Registriernummer der notifizierten Stelle, die die Zertifizierung vorgenommen hat. Mit dem CE-Zeichen macht der Hersteller/Anbieter für den Benutzer deutlich, dass sämtliche Sicherheitsanforderungen des Anhangs II der PSA-Richtlinie erfüllt sind. Es wird diskutiert, ob es nicht sinnvoll wäre, autonome Leichttauchgeräte (aLTG) grundsätzlich zu verbieten, wie dies in den britischen Offshore-Regelungen der Fall ist. Es gibt jedoch Fälle, wo gegen den Einsatz eines aLTG nichts einzuwenden ist. Daher sollte im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz durch den Unternehmer im Einzelfall entschieden werden, welches Tauchgerät verwendet wird.

Der Auswahl der geeigneten Ausrüstung kommt vor allem dann eine große Bedeutung zu, wenn beispielsweise Taucherarbeiten in kontaminiertem Wasser (z.B. in Klärwerksbecken) erfolgen sollen.

Hier haben Versuche gezeigt, dass diese Taucherarbeiten nur mit „klassischen“ Helmtauchgeräten durchgeführt werden dürfen, bei denen aufgrund der Luftzuführung das Auslassventil nicht im Bereich des Mundes liegt, da auch im Bereich um dieses

Ventil herum Verkeimung festgestellt wurde.

Weitere Hinweise speziell zum Tauchen in kontaminiertem Wasser sind in der berufsgenossenschaftlichen Informationsbroschüre BGI 898 enthalten.

Zum Mischgastauchen: Wegen der besonderen Gefährdungen bei Tauchgängen unter Verwendung von so genanntem Mischgas als Atemgas fordert die Unfallverhütungsvorschrift hierfür eine ausdrückliche Genehmigung durch die zuständige Berufsgenossenschaft. Bei den Tauchgängen mit Nitrox-Atemgas im Tauchtiefenbereich bis 40 m handelt es sich dabei mehr oder weniger um eine Formalie. Der erforderliche technische Aufwand ist relativ gering; Gasversorgungsanlage und Tauchgerät müssen selbstverständlich für Sauerstoff geeignet sein. Emp-

fehlungen für eine sicherheitstechnisch korrekte Durchführung von Tauchereinsätzen mit Mischgas werden in der BGI 897 gegeben.

Anders ist es bei Tauchgängen mit Heliox- oder Trimix-Mischgasen, die in Tauchtiefen > 50 m zum Einsatz kommen. Hierbei sind die Verhältnisse ungleich komplizierter.

Zusammenfassung: Die Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ legt Mindestforderungen fest, deren Einhaltung zwingend erforderlich ist, so dass die Gefährdung der beteiligten Personen auf ein akzeptables Restrisiko reduziert wird. Jede Abweichung wie beispielsweise in Form des eingangs beschriebenen „1-Mann-Tauchers“ oder auch der „2-Mann-Tauchergemeinschaft“ kann ernste oder irreversible Gesundheitsschäden oder tödliche Gefahren zur Folge haben.



Ohne Signalleine darf es keinen Tauchgang geben.



Saugarbeiten unter Wasser.

TAB bleibt der Ansprechpartner

Organisation des Technischen Aufsichtsdienstes nach der Fusion: Aufgaben sind unverändert

Die Berufsgenossenschaft bleibt weiterhin der Ansprechpartner für die Betriebe der Binnenschifffahrt. Der Fahrensmann zeigt Ihnen, wie Sie die Ansprechpartner erreichen. Aus dem Technischen Aufsichtsdienst (TAD) der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft ist durch die Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) zum 1. Januar 2005 das Referat Binnenschifffahrt im TAD der BGF geworden.

Die Aufgaben der Technischen Aufsichtsbeamten (TABen), die für die Betriebe der Binnenschifffahrt zuständig sind, haben sich dadurch fast nicht geändert. Sie sind auch weiterhin zuständig für die Beratung der deutschen Binnenschifffahrtsbetriebe, für die Überwachung der Unfallverhütung in diesen Betrieben und die Besichtigung der Fahrzeuge – insbesondere zusammen mit der Schiffsuntersuchungskommission.

Neben den anderen Tätigkeiten im Bereich der Verhütung von Unfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren wird auch weiterhin die Schulung der Versicherten in den Betrieben der Binnenschifffahrt Priorität haben.

Zur leichteren Erreichbarkeit hier nochmals die Ansprechpartner für Fragen im Zusammenhang mit Unfallverhütung und Gesundheitsschutz:

– **Leitung** des Referates Herr Dr. Fünferlings
Tel. (02 03) 29 52-123
Sekretariat Frau Werk
Tel. (02 03) 29 52-112

– **Bestellung** von Broschüren etc.
Frau Werk oder Medienversand der BGF: GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg
Fax (0 40) 39 80-10 40

– **Schulung und Anmeldung** von Mitarbeitern aus Binnenschifffahrtsbetrieben
Frau Werk/Herr Tappert
Tel. (02 03) 29 52-112/-153

– **Auskünfte und Termine** zu Schiffsbesichtigungen
Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern
Frau Reinke
Tel. (0 40) 39 80-10 82
übriges Bundesgebiet
Frau Stammeyer
Tel. (02 03) 29 52-115

Die Zuständigkeit der Technischen Aufsichtsbeamten für die verschiedenen Bereiche in Deutschland ergibt sich aus der nebenstehenden Tabelle.

Fragen zur Mitgliedschaft beantworten die Mitarbeiter in der Hauptverwaltung der BGF in Hamburg, Tel. (0 40) 39 80-0. Bei Unfallmeldungen, Fragen zu Unfällen und Berufskrankheiten sowie in Rentenangelegenheiten wenden Sie sich an die jeweils für das Mitgliedsunternehmen zuständige Bezirksverwaltung. Welche das für Sie ist und wie diese zu erreichen ist, erkennen Sie auf Ihrem Beitragsbescheid. Renten, die schon vor dem Jahre 2005 liefen, werden weiterhin von den Mitarbeitern in Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-2, bearbeitet.

Zuständigkeiten der Technischen Aufsichtsbeamten				
zuständig für	TAB	Tel.-Nr.	Mobil-Nummer	
Hamburg	Bessel Hein	(0 40) 39 80-10 81 (0 40) 39 80-10 86	(01 71) 9 76 04 90 (01 71) 7 60 48 9	
Mecklenburg-Vorpommern	Hein	(0 40) 39 80-10 86	(01 71) 9 76 04 89	
Schleswig-Holstein	Bessel	(0 40) 39 80-10 81	(01 71) 9 76 04 90	
Bremen	Mecklenburg	(0 59 32) 50 38 62	(01 71) 9 76 04 88	
Niedersachsen	Vom Reg.-Bez. Lüneburg die Kreise Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Uelzen und Stade Rest	Bessel Mecklenburg	(0 40) 39 80-10 81 (0 59 32) 50 38 62	(01 71) 9 76 04 90 (01 71) 9 76 04 88
Berlin	Kotterba Heger	(0 30) 2 59 97-2 34 (0 30) 2 59 97-1 31	(01 71) 9 76 04 95 (01 60) 90 13 47 73	
Brandenburg	Die Kreise Elbe-Elster und Prignitz Rest	Gaedt Kotterba Heger	(0 3 91) 7 21 62 03 (0 30) 2 59 97-2 34 (0 30) 2 59 97-1 31	(01 71) 9 76 04 96 (01 71) 9 76 04 95 (01 60) 9 13 47 73
Sachsen-Anhalt		Gaedt	(0 3 91) 7 21 62 03	(01 71) 9 76 04 96
Sachsen		Gaedt	(0 3 91) 7 21 62 03	(01 71) 9 76 04 96
Thüringen		Gaedt	(0 3 91) 7 21 62 03	(01 71) 9 76 04 96
Nordrhein-Westfalen	Reg.-Bez. Detmold Vom Reg.-Bez. Münster die Kreise Steinfurt, Coesfeld, Warendorf und die Stadt Münster Rest	Mecklenburg Mecklenburg Josephans Hoffmann	(0 59 32) 50 38 62 (0 59 32) 50 38 62 (02 03) 29 52-118 (02 03) 29 52-161	(01 71) 9 76 04 88 (01 71) 9 76 04 88 (01 71) 9 76 04 85 (01 71) 9 76 04 94
Baden-Württemberg		Braun	(06 21) 1 00 31	(01 71) 9 76 04 93
Hessen	Vom Reg.-Bez. Darmstadt die Kreise Odenwaldkreis und Bergstraße Rest	Braun Popp	(06 21) 1 00 31 (0 26 20) 86 83	(01 71) 9 76 04 93 (01 70) 9 11 88 24
Rheinland-Pfalz	Reg.-Bez. Rheinhessen-Pfalz ohne die Kreise Mainz und Mainz-Bingen Rest	Braun Popp	(06 21) 1 00 31 (0 26 20) 86 83	(01 71) 9 76 04 93 (01 70) 9 11 88 24
Saarland		Popp	(0 26 20) 86 83	(01 70) 9 11 88 24
Bayern	Reg.-Bez. Unterfranken und Oberfranken Rest	Popp Braun	(0 26 20) 86 83 (06 21) 1 00 31	(01 70) 9 11 88 24 (01 71) 9 76 04 93

Neues Segment gilt als Neubau

SUKen tagten in Rotterdam

In den Ländern der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – ZKR (das sind die Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich und die Schweiz) sind die Schiffsuntersuchungskommissionen (SUKen) für die Zulassung der Wasserfahrzeuge zuständig. In allen Ländern wird auf der gleichen Grundlage, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, gearbeitet. Aber trotz gleicher Grundlage ergeben sich immer wieder Unterschiede in deren Auslegung.

Aus dem großen Katalog hier einige wichtige Ergebnisse: Werden ganze Schiffsegmente (Vorschiff oder Laderaum) durch neue oder andere gebrauchte ersetzt, so gilt im Hinblick auf die nutzbaren Übergangsfristen: Für den Schiffsteil, der Attest- und amtliche Schiffsnummer beibehält (also z.B. Mittel- und Achterschiff) dürfen die Übergangsfristen in Anspruch genommen werden. Aber das neu an das Schiff angebrachte Segment (in diesem Fall das Vorschiff) ist wie ein Neubau zu betrachten. Dafür dürfen dann keine Übergangsfristen in Anspruch genommen werden. Und das ist unabhängig davon, ob dieses Teil neu gebaut oder gebraucht gekauft wurde. Ausnahme: Nach einer Havarie wird das alte Vorschiff durch neue Materialien identisch wieder hergestellt.

Konferenz alle drei Jahre

Deshalb treffen sich Vertreter aus allen Schiffsuntersuchungskommissionen (SUKen) in etwa dreijährigem Abstand, um für alle gleichmäßige Verfahrensweisen zu erarbeiten. In diesem Jahr fand die internationale SUK-Tagung vom 21. bis 23. Juni in Rotterdam statt. Viele größere und kleinere Verfahrensfragen und Auslegungen wurden diskutiert, einvernehmliche Lösungen wurden erarbeitet.

Das so beliebte aber aus Gründen der Festigkeit und des Korrosionsschutzes nicht unproblematische Doppeln von Außenhautplatten soll deutlich eingeschränkt werden.



Für neu gebaute Vorschiffe gibt es keine Übergangsvorschriften.

Beiträge bleiben stabil

Jahresabschluss der Binnenschifffahrts-BG

Zum Jahreswechsel 2004/2005 hat die ehemalige Binnenschifffahrts-BG mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen fusioniert. Der inzwischen festgestellte Jahresabschluss für die Ex-BSBG zeigt, dass die Beiträge für die Mitgliedsbetriebe aus der Binnenschifffahrt dank der Unter-

stützung der Gemeinschaft der restlichen BGen stabil gehalten werden konnten.

Zu den Zahlen im Einzelnen: Im Jahr 2004 wurden von der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft Ein- und Ausgaben in Höhe von jeweils ca. 21 Millionen Euro gebucht. Bemerkenswert ist die Zusam-

menetzung dieser Ausgaben: Ca. 12,6 Millionen Euro wurden von den Mitgliedsbetrieben im Rahmen der Umlage aufgebracht, die restlichen 8,4 Millionen sind sonstige Erträge. Diese setzen sich zusammen aus Zahlungen aus dem Lastenausgleich der BGen sowie aus einer Entnahme aus dem Treuhandfond, der durch die Fusion zwischen BSBG und BGF als einmalige Zahlung der anderen Berufsgenossenschaften gebildet wurde. Damit brauchten die Mitgliedsbetriebe der Binnenschifffahrt nur noch ca. 60 Prozent der benötigten Mittel im Rahmen der Umlage aufzubringen. Dies waren ca. 2 Mio € weniger als in 2003. Weitere 2,4 Mio € erhielten die Mitgliedsbetriebe als Nachlass auf den Beitrag gutgeschrieben, was sie im Beitragsbereich ebenfalls entlastete.

Wobei wir bei den Ausgaben wären: Die Ausgaben des Rechnungsjahres 2004 setzen sich wie folgt zusammen: 2,5 Mio € für Heilbehandlung, 11,2 Mio € für Renten und sonstige Leistungen, 2,3 Mio € für Prävention, 2,4 Mio € für Beitragsnachlässe und 2,6 Mio € für Verwaltungskosten. Damit stellen die Ausgaben für Renten und Heilbehandlung mit ca. 65 Prozent den größten Ausgabenposten dar.

Insgesamt waren in 2004 2.483 Unternehmen mit 17.683 Versicherten Mitglied bei der BSBG.



Schubverband auf der Elbe bei Magdeburg.

Ökonomie und Ökologie abwägen

Flussgebietskonferenz gegen Extremhochwasser

Sommer 2002, Elbehochwasser – wer erinnert sich nicht mehr an die schlimmen Bilder und die Not der Betroffenen. Danach wurde auf Veranlassung der Bundesregierung die erste Flusskonferenz einberufen. Sie hatte zum Ziel, Strategien gegen zukünftige Extremhochwasser und zur Verhinderung von Folgeschäden an allen deutschen Flüssen zu entwickeln.

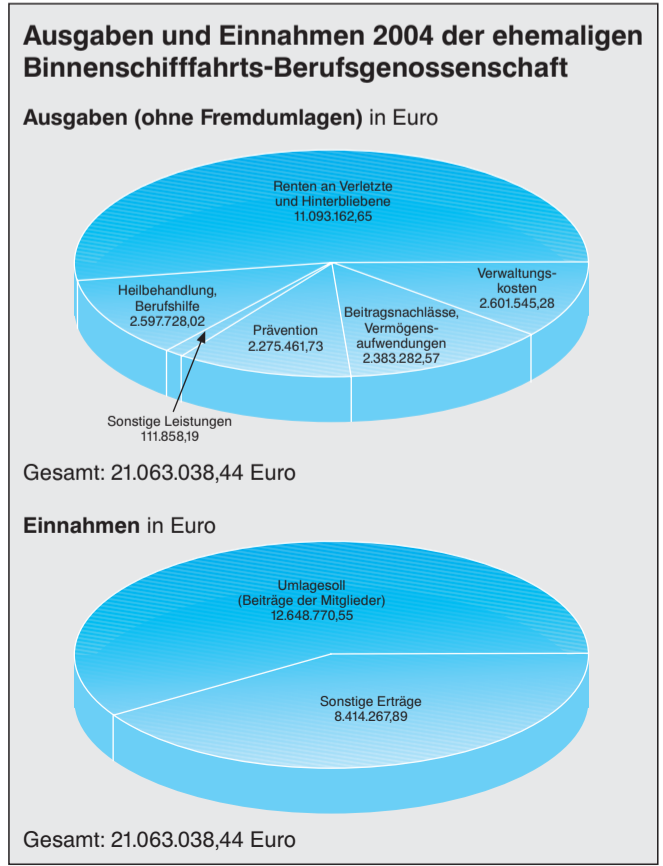
Eine Festlegung der damaligen Konferenz war die Durchführung einer Folgekonferenz, die unter dem Namen Fluss-

gebietskonferenz am 23. und 24. Juni in Berlin stattfand. Namhafte Vertreter aus Politik und Verwaltung, aus der Wissenschaft und aus dem Gewerbe nutzten die Möglichkeit, auf Vorträgen und in Diskussionsrunden ihre Sicht der Dinge vorzustellen.

Neben den Themen um Hochwasserentstehung und -minderung sowie Verhütung der Folgeschäden war ein wesentlicher Punkt auch das Nebeneinander von Ökologie und Ökonomie – von naturnaher Erhaltung der Flüsse

und wirtschaftlicher Nutzung der Wasserstraßen. Konnte das Binnenschifffahrts-Gewerbe die volkswirtschaftliche Wichtigkeit der Nutzung darstellen, wiesen andere Vorträge auf das starke Wachstum der wassersportlichen und touristischen Nutzung der Gewässer hin.

Fazit: Jetzt liegt es an der Politik, die vorgebrachten Argumente zu werten und Ökologie und Ökonomie zusammenzubringen und gleichzeitig den Hochwasserschutz zu optimieren.



Sicher und richtig kuppeln

Schubschiffahrt verlangt Umsicht

In der Schubschiffahrt ist das Zusammenstellen und Trennen von Verbänden die häufigste manuelle Tätigkeit für die Matrosen. Diese Tätigkeit erfordert umsichtiges und sicherheitsbewusstes Handeln. Es muss häufig schnell gehen, der technische Zustand der Leichter ist nicht immer der beste und das Wetter spielt auch nicht immer mit. In der täglichen Arbeit kommt es dabei oft zu Routine.

Nie mit dem Fuß in die Speichen

Beim Verbinden von Schubverbänden werden häufig „handbetätigte Spannvorrichtungen“ (irrtümlich als Spannwinden oder Kuppelwinden bezeichnet) verwendet. Die Seilbindung wird dabei durch Drehen des Handrades der Spannvorrichtung gespannt. Es ist immer wieder zu beobachten, dass zum festen Spannen der Matrose mit seinem Fuß in die Speichen des Handrades tritt und sein ganzes Körpergewicht einsetzt. Er setzt sich dabei der Gefahr aus, dass er mit dem Fuß – insbesondere bei nassem Wetter – abrutscht und sich verletzt. Dazu kommt, dass dann, wenn die Sperrklinke der Fest-

stelleinrichtung nicht richtig einrastet, das Handrad zurückschlägt und den Matrosen dadurch ebenfalls erheblich verletzen kann.

Deshalb erstens: Vorspannen durch Drehen des Handrades von Hand; zweitens: Seilbindung mit dem vorhandenen Spannhebel auf die erforderliche Spannung bringen und drittens: Spannhebel anschließend wieder aus der Aufnahme nehmen.

Bei allen Arbeiten mit Schubverbänden ist die notwendige persönliche Schutzausrüstung wie Sicherheitsschuhe, Handschuhe, sowie in gefährdeten Bereichen ohne Absturzsicherung, die automatisch aufblasbare Rettungsweste zu tragen.

Insbesondere beim an Bord kommen von Auszubildenden oder neuem Bordpersonal sind diese über den richtigen Umgang mit Spannvorrichtungen zu unterweisen und das korrekte Handeln ist täglich zu demonstrieren.

Beim Anschaffen von neuen Spannvorrichtungen sollte die europäische Norm prEN ISO 6218 beachtet werden. Diese Norm besagt, dass Handräder so gebaut sein müssen, dass ein Durchgreifen mit dem Arm und ein Einsteigen mit dem Fuß verhindert ist.



Nie mit dem Fuß in die Speichen treten.

Stets konstruktiv um Lösungen bemüht



Nach über 47 Jahren Tätigkeit für „seine“ Berufsgenossenschaft verabschiedete sich Horst Hoffmann, der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der BSBG und zuletzt der BGF, Ende Juni in den Ruhestand.

Horst Hoffmann hatte als Auszubildender in der Unfallabteilung der Binnenschiffahrts-BG begonnen. Im Laufe seines Berufslebens arbeitete er sich später aber auch in alle anderen Tätigkeitsbereiche „seiner“ BSBG ein.

Kenntnisreich, engagiert und stets um konstruktive Lösungen bemüht – so erlebten viele Horst Hoffmann als stellvertretenden Hauptgeschäftsführer und so führte er die Binnenschiffahrts-BG auch in die Fusion mit der BG für Fahrzeughaltungen. Für Horst Hoffmann war seine Tätigkeit stets eine Herausforderung, die er mit Freude und im konstruktiven Dialog mit seinen Mitmenschen erledigte. Seine Entscheidungen traf er zielorientiert und hatte dabei immer die Betroffenen, die Unternehmen und Beschäftigten im Blick. Das brachte ihm die Akzeptanz und das Vertrauen der Selbstverwaltung und Gewerbetreter und auch der Mitarbeiter ein. Wie sehr Horst Hoffmann geschätzt wurde, zeigte sich bei seiner Verabschiedung.

Vorstand, Geschäftsführung und Mitarbeiter wünschen Herrn Hoffmann alles Gute für die Zukunft und endlich ausreichend Zeit für seine Hobbys.

Mitmachen und gewinnen

Überwachung, Aufsicht	Lebewesen	seelisch bedingtes Leiden	Kunststätte	Empfehlung	Kellner	Name Gottes im Islam			vollendete Entwicklung	Pflanzen-teil	11	frz. Stadt an der Maas
								2	Gesangsstück			
Wieder-einzu-gliedern			14						16		6	Greif-vogel
Qualität, Beschaffenheit	1					Bund, Zusammen-schluss			römischer Sonnengott	Frauen-name		
lang-schwänziger Papagei				Status nach d. Arbeits-leben		4						
Musik-zeichen			10		Prozess-teilnehmer		landwirt-schaftliches Gerät	ungenutzte Kapazität		Hand-werker-vereinigung		Staat in Nahost
Fluss zur Aller				Fahrtord-nung von Schiffen								
Wissen-schaftler, Facharzt									Spaß-macher			
Hindernis		Hunnen-könig Attila	weibl. Reh	Fische fangen			Planet		Feuer-kröte	Inselstaat im Pazifik		Siegerin
7												
enge Holz-treppe							Strom in Ost-sibirien			5		Saug-strömung
Höchst-leistung	Zeichen für Radium		17	13	Frauen-name				kurzer Regen-schauer			12
frühere Münze							Auerachse	15		Signal-farbe		
						Fußball-mann-schaft			Verbin-dungsstelle, Ritze			8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

Die Buchstaben von 1 – 17 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 Fahrensman, Postfach, 22757 Hamburg.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2005

Auflösung aus Fahrensman 2/2005: FETTBRAND

Gewinner aus 2/2005

1. Preis € 50,-
Ralf Kirchner
MS „Wildkatz“
32425 Minden

2. Preis € 25,-
Josef Grieblinger
MB „Favorit“
83707 Bad Wiessee

3. Preis € 25,-
Horst Müssig
TMS „Karl“
56348 Weisel

4. Preis € 25,-
Andreas Stapf
KS „Waller“
97270 Kist

5. Preis € 25,-
Josef Vomfell
FGS „Marksburg“
56321 Rhens

Seminare 2005/2006

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Referat Binnenschiffahrt

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt		
Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
Fortbildungsseminar	29. 05. 06 – 31. 05. 06	Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte		
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
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		
Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	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
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

Damit Sie nicht eiskalt erwischt werden

Bereits bei niedrigen Plusgraden wird es gefährlich glatt

Wenn es klirrend kalt ist und die Temperaturen weit unter null Grad sinken, ist jedem klar, dass es auf den Straßen glatt sein kann. Doch bereits bei Plusgraden in der Luft kann es auf der Straße gefährlich glatt werden.

Grundvoraussetzung für eine sichere Fahrt bei jeder Witterung ist eine vorausschauende Fahrweise. Kommen Nässe und Minustemperaturen zusammen, sollte das Tempo reduziert und der Sicherheitsabstand verdoppelt werden, rät der DVR. Wenn sich bei geringen Plusgraden an kritischen Stellen Glatteis bildet, ist dieser Eisbelag gefährlicher als fest gefrorenes Eis bei strengem Frost. Denn auf dem Eis bildet sich ein zusätzlicher Wasserfilm.

Die heute in vielen Fahrzeugen serienmäßige Außentemperaturanzeige zeigt je nach Modell auf unterschiedliche Weise an, dass die Lufttemperatur sehr niedrig ist. Es ist zu

berücksichtigen, dass die Fühler nicht die Temperatur des Straßenbelags, sondern der Luft messen. Die Angaben können zudem immer auch um ein paar Grad von den tatsächlichen Werten abweichen.

Schwanken die Temperaturen um den Gefrierpunkt, ist besonders in den frühen Morgenstunden und in der Dämmerung mit Glatteis zu rechnen. Als erstes wird es bei geringen Plusgraden an windanfälligen und schattigen Stellen kritisch, zum Beispiel auf Brücken, in Kurven, an Tunnel- und -ausgängen, in Waldschneisen und Unterführungen, in bergigen Gegenden sowie in der Nähe von Seen und Flüssen. An solchen Stellen sollte man vorsorglich das Tempo reduzieren und heftige Fahrmanöver, wie starke Lenkbewegungen, abruptes Bremsen und plötzliches Gasgeben vermeiden.

Wichtig sind auf jeden Fall auch die richtigen Reifen. Rat-



4 mm für Ihre Sicherheit: Wenn der Goldrand der 1-Euro-Münze komplett verschwindet, dann haben Ihre Winterreifen ausreichend Profil.

sam ist das rechtzeitige Aufziehen von Winterreifen, denn die Gummimischungen der Sommerreifen verhärten bei Temperaturen unter 7°C. Ihnen fehlt dann der richtige Griff. Und auch bei Winterreifen gilt: Achten Sie auf ausreichende Profiltiefe.

Handliche Leiter nicht immer geeignet

Die Containerschifffahrt birgt spezielle Unfallgefahren

Der Containerverkehr wächst und wächst. So bekommt der Arbeitsschutz in diesem Bereich ebenfalls eine immer größere Bedeutung. Jährlich wird ein zweistelliger Zuwachs an Transportleistungen in der Containerschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen gemeldet. Entlang der Wasserstraßen werden immer größere Containerterminals errichtet, und die Fahrzeuge im Containerverkehr wachsen in der Anzahl und in ihren Abmessungen. Die Wirtschaftlichkeit des Containerverkehrs wird im Wesentlichen von den

Faktoren wie hohe Transportumlaufgeschwindigkeit und maximale TEU-Ladefähigkeit pro Fahrzeug bestimmt. Zur Erinnerung: TEU bedeutet „Twenty Feet Equivalent Unit“ und ist ein Container von rund sechs Metern Länge.

Mit diesen Faktoren unmittelbar verbunden sind auch die spezifischen Unfallrisiken in der Containerschifffahrt. Eine hohe Transportumlaufgeschwindigkeit bedeutet auch einen schnellstmöglichen Containerumschlag, und maximale TEU-Ladefähigkeit bedeutet hohe Containersta-

pel im Laderaum. Beides erhöht das Risiko, von einem Container abzustürzen und in den Laderaum zu stürzen.

Zur Sicherung der Container gegen Verrutschen werden in der Binnenschifffahrt in der Regel die dritte und vierte Lage der äußeren Containerstapel mit Twistlocks verlascht. Allerdings wird, um eine möglichst hohe Umschlaggeschwindigkeit zu erzielen, zum Einsetzen und Lösen dieser Twistlocks, kein Laschkorb wie in den großen See-Terminals eingesetzt.

In der Binnenschifffahrt werden in der Regel die Twist-

locks von den Schiffsbesatzungen mit der Hilfe von Leitern in die Containerschlösser eingesetzt. Das Problem dabei ist, dass die gerne benutzte „handliche Leiter“ häufig einen zu geringen Holmabstand und eine zu geringe Länge besitzt.

Wenn bei den Arbeiten mit diesen Leitern auf den Containern auch noch schlechte Witterungsverhältnisse (Regen, Schnee, Eis) hinzukommen, ist der Sturz von oder mit der Leiter programmiert, schwere Verletzungen beim Absturz nicht selten die Folge.

Um diese Risiken zu minimieren, hier zwei Möglichkeiten, die eine Verbesserung ermöglichen:

Die Leiter: Die Auswahl der Leiter sollte so getroffen werden, dass die Leiterfüße auf einer horizontalen Ebene stehen und dass die Leiter bei einem Anstellwinkel von 65° – 75° mindestens 1,00 m über der Austrittsstelle hinausragt. Für bereits vorhandene Leitern bieten die Hersteller zahlreiche Zubehörteile, um diese Anforderungen nachträglich erfüllen zu können.

Das Twistlock-System: Zum Verlaschen der Container gibt es die unterschiedlichsten Ausführungen von Twistlocks. Für den Einsatz auf Binnenschiffen geeignet ist eine Ausführung, bei der die Twistlocks von einem relativ sicheren Standort mittels einer Twistlockstange in die höher gelegenen Containerschlösser eingesetzt, verriegelt und gelöst werden. Die Arbeiten auf Leitern können mit diesem System reduziert werden.



Im Maschinenraum immer mit Gehörschutz.

Lärm kann Unfälle verursachen

Woche „Schluss mit Lärm“

Es ist zu laut. Am Arbeitsplatz, im Straßenverkehr, zu Hause zwischen TV-Serie, Staubsauger und Sounds aus dem Computerspiel. Lärm gilt schon lange als größte Umweltbelastung. Jeder vierte Arbeitnehmer in der EU ist hoher Lärmbelastung ausgesetzt. Lärm mindert die Leistungsfähigkeit, ist ein Stressfaktor und verursacht Unfälle.

Diese Probleme kennen wir auch in der Binnenschifffahrt. Wartungsarbeiten in den Maschinenräumen, Entrostungsarbeiten, einige Be- und Entladevorgänge und andere Tätigkeiten sind mit sehr hohen Lärmpegeln verbunden. Hier nutzt nur der konsequente Einsatz von PSA gegen Lärm, um bleibende Schäden zu verhindern. Aus diesem Grund beteiligten sich die Berufsgenossenschaften an der Europäischen Woche „Schluss mit Lärm“. Auch im „Fahrensmann“ wurde immer wieder über Lärm und seine Gefahren, aber auch über gute Möglichkeiten zur Lärmverringeringung informiert – zum Beispiel über die Voraussetzungen für ruhige Liegeplätze oder das Praxisbeispiel „leiser Hafendiesel“ (siehe Fahrensmann 2/2002, 1/2004 und 2/2004).

mit-laerm.de, über die alle wichtigen Informationen zentral bereitgestellt werden.

Neben Grundlagenwissen und Informationsbroschüren gibt es Veranstaltungshinweise, Tipps und Links zu vielen Partner-Institutionen und Internetseiten. Die Internetseite geht Anfang Oktober ins Netz.

Den kleinen Kurzfilm „Schluss mit Lärm“ der europäischen Kampagnenfigur „Napo“ gibt es ab Oktober 2005 zum Herunterladen. Es ist der sechste Film der Napo-Reihe. Produziert wird der Film in Kooperation zwischen dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften

Jugendliche ansprechen

(HVBG Deutschland) mit INRS (Frankreich), Auva (Österreich), INAIL (Italien) Suva (Schweiz) und der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (Bilbao). Seine Botschaften für mehr Gesundheit und Sicherheit kommen ohne Sprache aus und sind gerade dadurch einfach, klar und verständlich.

Auch die Aktion „Jugend will sich-er-leben“ steht in diesem Jahr im Zeichen der Lärmschutz-Kampagne. Unter dem Motto „Hören ist geil“ gibt es ab Oktober 2005 eine Kombination von Film, Folien, Arbeits- und Infoblättern und ein ausführliches Unterrichtskonzept. Das Material behandelt Lärm fachbezogen und übergreifend in allen Lebensbereichen wie Betrieb, Haushalt und Freizeit, zur unterschiedlichen Einbindung in den Unterricht.

Veranstaltet und durchgeführt wird diese Aktion von den Arbeitskreisen für Arbeitssicherheit bei den Landesverbänden der gewerblichen Berufsgenossenschaften.

An dieser Aktion beteiligt sich auch in diesem Jahr wieder die Schiffer-Berufsschule Rhein in Duisburg-Homberg. Deren Leiter Hans-Günter Portmann berichtet, dass die Schule in den letzten Jahren immer 100 Prozent der dortigen Schüler erreichte.



Mit der Zunahme des Containerverkehrs bekommt auch der Arbeitsschutz eine größere Bedeutung.

Unterweisen leicht gemacht

BGF bietet Unterstützung

Hand aufs Herz: Eigentlich ist es Ihnen bekannt. Jeder Unternehmer muss mindestens einmal jährlich seine Mitarbeiter unterweisen. Aber als Unternehmer haben Sie sowieso schon viel um die Ohren und schließlich sind sie Binnenschiffer und nicht Lehrer. Auf der anderen Seite: Sicher und gesund arbeiten können die Mitarbeiter nur, wenn sie die Gefahren kennen und wissen, wie man die Arbeit richtig ausführen muss. Und gerade beim Umgang mit Gefahrstoffen, in der Ersten Hilfe oder beim Brandschutz kommt es darauf

enthalten das Handwerkszeug für gute Unterweisungen. Damit wird Ihnen die Einhaltung der Verpflichtung erleichtert. Das Paket besteht aus einer Broschüre und fertig ausgearbeiteten Unterweisungskarten. Die Broschüre enthält auf 12 Seiten kurz und knapp alle notwendigen Informationen für eine Unterweisung: Wann und wie oft muss unterwiesen werden? Wer muss unterweisen? Wie plant man eine Unterweisung und was ist bei der Durchführung zu beachten? Welches Thema, Dauer, Zusammensetzung der Gruppe,

Karte ist ein Thema für Sie vorbereitet. Damit die Unterweisung aber genau auf Ihr Unternehmen passt, ist auf den Karten noch Platz für eigene Eintragungen. Damit können Sie in kurzer Zeit eine individuelle Unterweisung speziell für Ihre betrieblichen Belange vorbereiten und durchführen.

Im Startpaket liegen bereits einige Karten zu folgenden Themen bei: Pflichten aller Beschäftigten im Arbeitsschutz, Erste Hilfe, Brandschutz, Alkohol, Drogen, Medikamente, Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung. Die Karten zu weiteren Themen werden folgen.

Das Unterweisungspaket eignet sich auch zur Einweisung neuer Mitarbeiter.

Möglich ist es auch, dass Sie die Unterweisung an jemand anderen übertragen oder sich von ihm unterstützen lassen: Schiffsführer, Meister oder Fachkraft für Arbeitssicherheit. Auch für diese Zielgruppen wird die Unterweisungsarbeit mit dem neuen Paket erleichtert.

Sie erhalten das Unterweisungspaket über den Medienversand der BGF: GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax: (040) 39 80 10 40.

Mitgliedsunternehmen erhalten ein Exemplar kostenlos. Jedes weitere Exemplar kostet für Mitgliedsunternehmen 5 Euro, für Nicht-Mitgliedsunternehmen 10 Euro zzgl. Mehrwertsteuer und Versandkosten.



Regelmäßige Unterweisungen fallen jetzt leichter.

an, dass nicht nur die Vorgesetzten Bescheid wissen. Wenn es zu einem schweren Unfall kommt, dann wird Sie die Arbeitsschutzbehörde oder sogar der Richter fragen, ob Sie Ihrer Verpflichtung nachgekommen sind. Und dann wäre es fatal, wenn Sie die Frage verneinen müssten...

Hier setzt das neue Unterweisungspaket der BGF an. Es

Zeitpunkt und Ort sind richtig? Viele Tipps ergänzen die einzelnen Punkte. Praktisch ist auch die Kopiervorlage auf der Rückseite der Broschüre. Einfach kopieren, ausfüllen und fertig ist die Dokumentation der Unterweisung.

So vorbereitet kann es losgehen. Zum Paket gehören die fertig ausgearbeiteten Unterweisungskarten. Auf jeder

Mehr Containerverkehr

Die wichtigsten deutschen Containerhäfen verzeichneten im letzten Jahr meist zweistellige Zuwachsraten beim Containerumschlag. Dabei war Deutschlands größter Binnenhafen, Duisburg, auch der bedeutendste Umschlagplatz für Container. Mit 299.000 TEU (Twenty-Foot Equivalent-Unit) wurden hier fast genauso viele Container umgeschlagen wie in den beiden nächsten Häfen Wörth und Germersheim zusammen (157.000 bzw. 144.000). 45.000 dieser TEU in Duisburg werden nach Angaben des Statistischen Bundesamts auch dem Seeverkehr zugerechnet, da Duisburg über den Rhein von seegängigen Schiffen angefahren werden kann.

Während in Duisburg der Containerverkehr gegenüber 2003 um 6,8% stieg, waren es in Wörth 25,4% mehr und in Germersheim 35,1% mehr. Auf Platz 4 lag 2004 Mainz mit 125.000 TEU, auf Platz 5 Mannheim mit 107.000 TEU vor Köln mit 105.000 TEU und Neuss mit 89.000 TEU.

Insgesamt machen Containertransporte in der Binnenschifffahrt nur knapp 6% der beförderten Menge aus. Im Seeverkehr wird dagegen mittlerweile schon ein Drittel aller Güter in Containern transportiert.

2004 betrug die Gesamtmenge 23,9 Mio Tonnen (1995: 23,79 Mio t).

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.

★ Der Barchef befand sich hinter dem Barresen und begab sich in den Gastbereich. Dabei fiel er über seine eigenen Beine, obwohl der Fußboden hinter dem Tresen trocken war. Um sich abzustützen griff er mit der linken Hand an den Tresen, dabei verbog sich ein Finger, so dass es zum Bruch kam.

★ Der Schiffsführer ist beim Treppen hinabsteigen vom Geländer abgerutscht und 4 Stufen heruntergefallen. Dabei verletzte er sich am Kopf, am Bein und an der Schulter.

★ Der Bootsmann war dabei das Deck des Fahrgastsschiffes zu räumen als er beim Durchfahren einer Brücke mit dem Kopf an diese stieß. Er zog sich eine Risswunde zu.

★ Bei der Wartung einer Schiffsbatterie hat die Auszubildende eine Kabellampe benutzt um in die Zellen zu gucken. Die Lampe ist ihr aus der Hand gegliedert und hat vermutlich einen Pol berührt wodurch dann die Batterie explodierte. Die Auszubildende verletzte sich dabei am Kopf und im Gesicht.

★ Beim Losmachen des Fahrgastsschiffes ist dem Auszubildenden das Tau aus der Hand gerutscht und ist über die Finger der Hand geschlagen. Dabei zog er sich einen Bruch eines Fingers zu.

★ Der Kapitän einer Autofähre hat mit einem schweren Gegenstand eine PKW-Scheibe eingeschlagen, nachdem der Fahrer des PKW seinen Autoschlüssel verloren hatte und seinen PKW nicht von der Fähre bewegen konnte. Dabei hat der Kapitän sich an dem zerbrochenen Glas des PKW die Hand verletzt.

★ Beim Anheben eines 18 kg schweren Farbbehälters auf dem Schiff hat der Schiffsführer einen ziehenden Schmerz an der Leiste bekommen.

★ Der Matrose ist beim Sprung vom Schiff auf die schräge Landanlage ausgerutscht und auf die Seite gestürzt. Dabei zog er sich einen Bruch am Becken zu.

★ Zur Überprüfung der Brennstoffleitung ist der Schiffsführer in den Maschinenraum gegangen. Dort wurde er von Etwas am Bein getroffen. Als er sich umdrehte ist heißes Öl auf Gesicht und Körper gelangt. Er zog sich Verbrennungen zu.

★ Beim Anlassen des Hilfsmotors schlug dem Matrosen die Kurbel gegen das Handgelenk zurück. Er zog sich einen Trümmerbruch des Handgelenks zu.



Norm für Steuerstände wird überarbeitet.

Im Steuerhaus hat sich viel geändert Norm wird bis 2007 neu aufgestellt

Haspel, Maschinensteuerung, drei Anzeigen, nicht viel mehr Bedienteile und die blaue Tafel wurde mit einem Seil gezogen. So sahen viele Steuerhäuser noch vor 20 Jahren aus. Dann kam die Elektronik, und heute sind moderne Steuerhäuser auf Binnenschiffen komplexe Fahrstände mit Touch-screens, Joysticks, Digitalanzeigen und, und, und ...

Die Vielzahl der Geräte, mit denen die Arbeit des Schiffsführers vereinfacht werden sollte, hat sie insgesamt eher erschwert. Für den Präventionsausschuss der (damaligen) Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft war dies ein Grund, sich diesem Thema zu widmen und er nahm die Gelegenheit wahr, die notwendigen Maßnahmen des Gesundheitsschutzes und der Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren zu beraten und das Ergebnis der europäischen Normung mitzugeben. Gleichzeitig wurde von britischer Seite die Forderung an die Normung gestellt, die Regelungen über die Sicht aus dem Steuerhaus auf die Wasseroberfläche – insbesondere voraus – zu überprüfen.

Die Überarbeitung der Norm EN 1864 – Steuerhaus und Steuerstand – begann Anfang 2003. Dieser Normenentwurf betrachtet das gesamte Steuerhaus als Einheit. Folglich werden sicherheitstechnische Anforderungen an den Zugang zum Steuerhaus, dessen Festigkeit und Stabilität sowie an die Möglichkeit der sicheren Reinigung gestellt. An den Steuerstuhl stellt die Norm Forderungen im Hinblick auf die Ergonomie, um das stundenlange, bewegungsarme

Sitzen des Schiffsführers nicht nur erträglich zu machen, sondern auch negative gesundheitliche Langzeitwirkungen auszuschließen. Ergonomische Aspekte wurden auch bei Regelungen zum Steuerpult angesprochen. Hier soll vor allem erreicht werden, dass alle sicherheitsrelevanten Bedienteile und Anzeigeelemente immer an der gleichen Stelle zu finden sind.

Immer an der gleichen Stelle

Im April 2005 wurde ein erster Entwurf der interessierten Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Die EBU/ESO veranstaltete im Juni in Duisburg, im Haus Rhein einen Workshop zum Thema „Normung des Steuerhauses“. Die Leitung hatte Dr. Friedrich Fingering, der Leiter des Referates Binnenschiffahrt der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und Vorsitzende des europäischen Normengremiums CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“. Teilnehmer aus Deutschland, Belgien, Österreich und Großbritannien diskutierten Probleme, die in den neuen Anforderungen des Normenentwurfes gesehen wurden. Die Ergebnisse sollen in die weitere Beratung des Normenentwurfes eingehen; mit der Veröffentlichung und Inkraftsetzung der Norm ist voraussichtlich Mitte 2007 zu rechnen. Sie gilt dann als Empfehlung, wie neue Steuerhäuser gebaut und eingerichtet werden sollen; auf bestehende Steuerhäuser hat sie keinen Einfluss.

DSM in Duisburg abgesagt

In diesem Jahr gibt es keine DSM in Duisburg. Die Duisburger Schifffahrtmesse sollte im Spätsommer zum vierten Mal in Ruhrort abgehalten werden. Wie die Veranstalter mitteilten, seien die Anmeldezahlen bis Ende Mai zu gering gewesen. Ein neues zeitgemäßes Konzept für die neuerliche Messe sei nicht aufgegangen. Die DSM fand bisher im Abstand von zwei Jahren statt.

„Haus Rhein“ feierte 50-jähriges

„Haus Rhein“, der Sitz des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen in Duisburg-Ruhrort, feierte im Juni den 50. Jahrestag als Vereinssitz. Der Verein wiederum besteht deutlich länger. Das Haus sei ein Angebot an alle, die in und für die Schifffahrt arbeiteten, erklärte Vereinspräsident Dierk Schröder bei der Festveranstaltung.

Verbandkasten ist keine Bordapotheke

Erste-Hilfe-Kasten, Hausapotheke, Medikamentenschrank – viele Begriffe für ein und das gleiche? Und wo liegt der Unterschied? Was muss man beachten? Hier einige Hinweise:

Am Arbeitsplatz, also auch an Bord von Binnenschiffen, muss für die Erste-Hilfe ein Verbandkasten vorhanden sein. Je nach Anzahl der Beschäftigten braucht man einen bestimmten Verbandkasten. In der Binnenschiffahrt ist dies meist der so genannte Kleine Verbandkasten (nach DIN 13157). Sein Inhalt ist genormt und vorgegeben: Er enthält verschiedene Verbandmaterialien wie Fixierbinden, Kompressen, Verbandpäckchen, Pflaster, Wundschnellverbände, Fingerkuppenverbände, Netzverband für Extremitäten, Augenkompressen, Vliesstofftücher sowie Verbandsschere, Dreieckstuch, Verbandtuch, Rettungsdecke, Einmalhandschuhe, Folienbeutel sowie Erste-Hilfe-Anleitung. Ein ausführlicheres Erste-Hilfe-Handbuch sollte griffbereit sein. Außerdem gehört zur Ersten-Hilfe-Ausstattung ein Verbandbuch, in das Unfälle und Erste-Hilfe-Leistungen eingetragen werden und das zur Dokumentation von auch kleinen Unfällen dient.

Sinnvoll ist daneben ein Arzneischrank mit häufig benutzten Arznei-, Verband- und Pflegemitteln, die so genannte Haus- oder Bordapotheke. Im Gegensatz zum Verbandkasten gibt es keine Vorschriften, wie eine Hausapotheke auszustatten ist. Es gibt jedoch Empfehlungen von Experten, an denen man sich orientieren kann.

Eine Hausapotheke wird individuell zusammengestellt. Folgende **Hilfs- und Pflegemittel** sollte man vorrätig haben:

- Fieberthermometer
- Splitter-Pinzette; Zeckenzange
- Wärmflasche
- Hot-Cold-Packs; Einweg-Sofort-Kälte-Kompressen
- **Arzneimittel**, die der Arzt individuell verordnet hat. Sie dürfen aber nur von der Person genutzt werden, für die sie auch verschrieben wurden. Nicht einfach bei der nächsten Erkrankung eines anderen Familienmitglieds die „alten“ Medikamente weiternutzen.

- Mittel zur Behandlung von Erkältungsbeschwerden und Halsschmerzen
- Mittel zur Bekämpfung von Verdauungsbeschwerden, Sodbrennen, Verstopfungen und Durchfall
- Aktivkohle zum Einsatz bei Vergiftungen (nach Anweisung der Giftnotrufzentrale)

Die genannten Mittel sind rezeptfrei in jeder Apotheke erhältlich. Die Vorräte sollten in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden, dabei auf das Verfallsdatum achten. Medikamente, die nicht mehr zu gebrauchen sind, in die Apotheke zurückbringen, wo sie entsorgt werden.

Außerdem die Lagerungsweise beachten: Einige Medikamente reagieren mit Veränderungen in ihrer Wirksamkeit auf Feuchtigkeit und Lichteinwirkung, auf Wärme oder Kälte. Daher sollte die Bord-/Hausapotheke an einem kühlen, dunklen und trockenen Ort aufbewahrt werden. Das Badezimmer ist aufgrund der Feuchtigkeitsentwicklung und der eher hohen Wärme als Aufbewahrungsort nicht empfehlenswert.

Ideal ist ein spezieller, besonders gekennzeichnete und vor allem abschließbarer Hausapothekeenschrank insbesondere dann, wenn Kinder oder verwirrte, ältere Personen im Haushalt leben.

In die Bord-/Hausapotheke gehören auf keinen Fall Nicht-Arzneimittel wie Putzmittel, Fleckenentferner oder andere Mittel, die gesundheitsgefährdend sind und im Verwechslungsfall bei der Einnahme gefährlich werden können.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Allgemein genutzt werden und an Bord vorrätig sein können ein paar Präparate, mit denen man Alltagsbeschwerden selbst behandeln kann:

- Schmerz- und Fiebermittel, z.B. Paracetamol (wenn Kinder an Bord/im Hause sind, auch in Form von Kinder-Zäpfchen)
- Mittel zur Desinfektion von Wunden, z.B. PVP-Jod
- Gel zur Behandlung von Insektenstichen und Sonnenbrand

Sturz- und Stolperunfälle gestoppt

Aktion der BGen hatte spürbare Auswirkung

Eine deutliche Senkung der Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle im zweistelligen Bereich – das ist die Bilanz der „Aktion: Sicherer Auftritt“. Damit haben die BGen ihr selbstgestecktes Ziel erreicht. Vor zwei Jahren hatten sie die gemeinsame Präventionskampagne gestartet und sich seitdem um den besonderen Unfallschwerpunkt „Sturz- und Stolperunfälle“ in allen Branchen gekümmert. In absoluten Zahlen: 191.000 Arbeitsunfälle durch Stolpern, Rutschen oder Stürzen ereigneten

sich im Jahre 2002, zwei Jahre später nur noch gut 141.000. „Diese Zahlen belegen den Erfolg unserer Kampagne“, betonte Walter Eichendorf, stellv. Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften, bei der Vorstellung der Bilanz in Berlin. „Wir wollen deshalb diese Strategie fortsetzen und weiter verstärkt auf Information und Aufklärung setzen.“

Erreicht wurde das Ergebnis durch gemeinsame Anstren-

gungen aller BGen. Bei allen Berufsgenossenschaften hat es branchenspezifische Aktionen gegeben.

Auch bei der BGF wurden in den Mitgliedsbetrieben tatkräftig für die Aktion geworben.

Für die verschiedenen Gewerbebranchen wurden Informationsmaterialien erstellt, Aktionstage veranstaltet. So konnte eine Sensibilisierung erreicht und die Unfallzahlen in diesem Unfallschwerpunkt gesenkt werden.

Tödliche Unfälle gebremst

2004 brachte Rekordtief in der gewerblichen Wirtschaft

Im Jahr 2004 sind die Arbeits- und Wegeunfälle in der gewerblichen Wirtschaft auf ein Rekordtief gesunken. Den stärksten Rückgang weisen die Unfälle mit tödlichem Ausgang auf. Das teilte der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) in Berlin mit.

Die Häufigkeit der Arbeitsunfälle in der deutschen Wirtschaft ist um 5,2 Prozent auf knapp 28 Arbeitsunfälle pro 1.000 Vollarbeiter gesunken. Die absolute Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle beträgt jetzt noch 841.447. „Damit

wurde im Jahr 2004 der mit Abstand tiefste Stand der Nachkriegszeit erreicht“, sagte HVBG-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Breuer.

Ein Vollarbeiter entspricht der von einer vollbeschäftigten Person im Durchschnitt tatsächlich geleisteten Arbeitsstundenzahl.

Besonders hervorzuheben ist, dass die schwersten Unfälle, nämlich die tödlichen Arbeitsunfälle, besonders stark um gut zwölf Prozent auf noch 645 Todesfälle zurückgegangen sind.

Die Zahl der meldepflichtigen Wegeunfälle ist gegen-

über dem Vorjahr um 4,4 Prozent auf 15.330 zurückgegangen (4,5 pro je 1.000 Versicherungsverhältnisse). Bei den tödlichen Wegeunfällen findet sich sogar eine Abnahme um 107 Fälle und damit um knapp 18 Prozent auf 497 Todesfälle.

Die Zahl der Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit sank auch 2004 und zwar von 56.900 im Vorjahr um 1,9 Prozent auf 55.839.

In 15.832 Fällen wurde das Vorliegen einer Berufskrankheit anerkannt – dies ist ein Zuwachs um 0,5 Prozent.

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

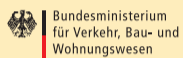
Bildnachweis:
Seite 1: Titelbild Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG; Seite 2: Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH, Potsdam; Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

BG/DVR-JAHRESAKTION 2005

Draengeln?

Rücksicht ist besser.

MIT GROSSEM PREISAUSSCHREIBEN



Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

UND DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN



1. Preis:

Piratenabenteuer – an Bord und auf der Insel

Erleben Sie zu zweit eine einwöchige Piratenkreuzfahrt mit dem Segelschiff durch die dalmatische Inselwelt und residieren Sie anschließend eine Woche auf der kroatischen Mittelmeerinsel Brac.

2. Preis:

Entspannung unter der Schwarzmeer-Sonne

Traumhafter Badeurlaub in der Sommersonne Bulgariens. Genießen Sie eine entspannte Woche für zwei Personen an den Stränden des Schwarzen Meeres inkl. Halbpension.

3. Preis:

Revue-Wochenende in Berlin

Verbringen Sie ein turbulentes, farbenfrohes Wochenende in der (Kultur-) Hauptstadt Berlin. Lassen Sie sich bezaubern von einem Abend im Friedrichstadtpalast, dem größten Revue-theater Europas, inkl. zwei Übernachtungen mit Frühstück für zwei Personen.

4. – 10. Preis: Musicalgenuss pur

Zwei Top-Tickets für Sie. Besuchen Sie zu zweit ein aktuelles deutsches Musical Ihrer Wahl.

11. – 100. Preis: Ein Picknick-Korb

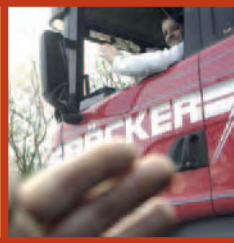
Der praktische, stilvolle Korb enthält ein komplettes Porzellangeschirr für 2 Personen.

Alle Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Bei der Verlosung sind der Rechtsweg sowie der Umtausch oder eine Barablösung ausgeschlossen.

1. Dichtes Auffahren, Lichthupe, Dauerblinken – Drängler begeben eine Nötigung, also eine Straftat. Und sie fahren höchst gefährlich. Sie setzen andere unter Druck und provozieren so Fahrfehler. Wer zu dicht auffährt, hat im Notfall keine Chance zu reagieren. Faires Verhalten zeigt sich in ausreichendem Sicherheitsabstand zum Vordermann.



2. Je dichter der Verkehr wird, desto wichtiger wird das Zusammenspiel unter den Verkehrsteilnehmern. „Danke!“ Schon kleine Gesten – freundliche Zeichen – können dazu beitragen, das Verständnis untereinander zu verbessern.



3. Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer, Senioren, Menschen mit Behinderungen und Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Pkw- und Lkw-Fahrer sollten daher in Wohn- und Geschäftsstraßen, im Bereich von Schulen und bei der Kreuzung von Radwegen besonders wachsam und vorsichtig sein und auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen.



4. Verkehrslärm und Arbeitslärm erhöhen das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Rund 16 Prozent der Bevölkerung fühlen sich durch Verkehrslärm belastet. Ein umweltfreundlicher Fahrstil und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen können dazu beitragen, die Lärmbelastung zu minimieren.



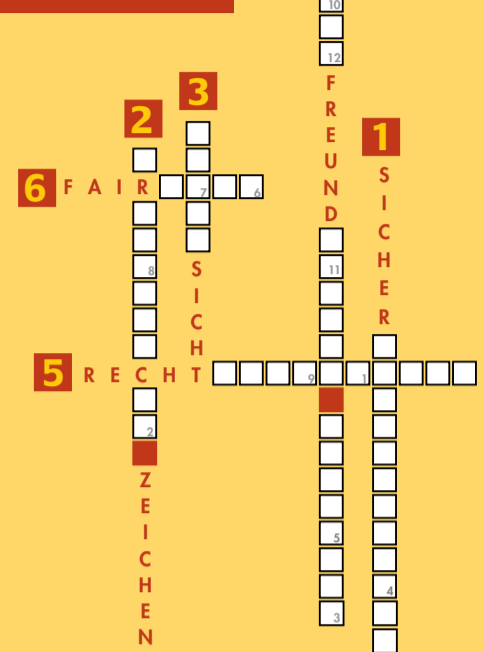
5. Auf deutschen Straßen gilt das Rechtsfahrgebot. Wer langsam auf der linken Spur fährt, obwohl er nach rechts wechseln könnte, behindert andere und provoziert gefährliche Situationen. Bei anderen Verkehrsteilnehmern löst er Ärger und Frustration aus, und das kann wiederum einen aggressiven Fahrstil zur Folge haben.



6. Aus Zeitdruck und Bequemlichkeit parken bzw. halten viele Verkehrsteilnehmer in zweiter Reihe und stören so den Verkehrsfluss. Um das Klima auf unseren Straßen zu verbessern, sollte jeder versuchen, andere so wenig wie möglich zu belästigen oder zu behindern. Fairness muss im Verkehr immer Vorrang haben.



Suchen Sie in den nummerierten Absätzen die richtigen Begriffe für das Kreuzworträtsel. Die Ziffern aus dem Rätsel ergeben anschließend das Lösungswort.



Die Lösung lautet:

So können Sie teilnehmen:
 » per Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Postfach 4445, 53244 Bonn
 » per E-Mail an: preis2005@dvr.de
 » im Internet unter: <http://jahresaktion2005.dvr.de>

Nennen Sie das Lösungswort, Ihren Namen und Ihre Adresse sowie den Namen Ihrer Firma. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Berufsgenossenschaft nennen.

Name/Vorname _____
 Straße _____ PLZ/Wohnort _____
 Firma _____
 Berufsgenossenschaft _____

Einsendeschluss ist der 31.12.2005

Es war ein trübseliger Sonntagnachmittag, und ich langweilte mich so sehr, dass ich nicht einmal Lust zum Fernsehen hatte. Erneut griff ich zur Zeitung, und weil ich alle Artikel schon gelesen hatte, schlug ich die Seite mit den Heiratsanzeigen auf, die erheiterte mich immer. Schenkte man ihnen Glauben, gab es nur heitere, großzügige Menschen auf dieser Welt. Aber ich wusste es besser.

Trotzdem konnte ich nicht verhindern, dass mir eine der Anzeigen nicht aus dem Kopf ging. Sie war kurz und bündig: „Junges Herz möchte nicht länger allein sein. Wer hat Mut?“

Mut? Ich hatte Mut. Als fast schon verknöchertes Junges wollte ich diesmal den Schritt in die längst ersehnte Zweisamkeit machen. Ich schrieb.

Die Antwort kam umgehend. „Ich heiße Petra“, schrieb sie, „und wenn Sie mich kennen lernen möchten, kommen Sie am Dienstag um 17 Uhr ins ‚Gasthaus zur Post‘. Ich werde einen hellblauen Pulli tragen.“

Sie sah hinreißend aus. Das kupferrote Haar schmiegte sich wie Seide um ihr ovales Gesicht. Sie strahlte mich mit herzlicher Offenheit an. Im Laufe des Abends erwies sie sich als charmante Plauderin und mit ihrer Liebenswürdigkeit schien sie mir genau die Frau zu sein, die mich ein spätes Glück erahnen ließ. Doch

obwohl wir uns nun regelmäßig trafen, blieb unsere Beziehung seltsam unpersönlich. Petra erzählte so gut wie nichts von sich.

„Trinken wir noch ein letztes Glas bei Dir?“, fragte ich sie schließlich eines Abends. Zu diesem Zeitpunkt glaubte ich bereits, sie sei der wichtigste Mensch in meinem Leben.

„Komm morgen Nachmittag zum Tee bei mir vorbei“, entgegnete sie, nannte mir die Adresse ihrer Wohnung und verschwand in der Dunkelheit.

Robin starrte auf das Radio, aus dem die Stimme des Nachrichtensprechers kam: „Der Täter konnte unerkant entkommen. Nach einer ersten Schätzung erbeutete er Schmuck und Juwelen im Wert von dreihunderttausend Euro...“ Robin schaltete das Radio ab und warf einen gereizten Blick zu Petra. In ein paar Stunden würde er sie verlassen, sie wusste es nur noch nicht. Er gähnte.

„Dreihunderttausend“, seufzte Petra genüsslich, „damit kann man wirklich was anfangen.“ Sehnsüchtig blickte sie auf den schwarzen Koffer. „Und wenn der Juwelier sich doch an dich erinnert und der Polizei eine Beschreibung von dir gibt?“ „Mach dir keine Gedanken, der kann mich nicht erkannt haben. Sieh nur zu, dass du fertig bist, wenn es soweit ist“, sagte er anzüglich. „Ich werde schon fertig sein“, sagte sie hintergründig. „Hast du die Fahrkarten?“

Zur verabredeten Zeit fand ich mich vor Petras Wohnung



Die Anzeige

VON EDGAR KASSNER

„Ja, ja, in meiner blauen Jacke und die ziehe ich an. Ich bin müde, lass mich schlafen.“

Als Petra seine regelmäßigen Atemzüge hörte, die den tiefen Schlaf verriet, begann sie mit ihren Vorbereitungen. Irgendwann wachte Robin auf und sah Petra fertig angezogen vor dem Sofa stehen. „Ich gehe eben zur Post“, sagte sie, „ich bin gleich wieder da. Schlaf ruhig weiter, es ist noch Zeit.“ Robin nickte und drehte sich auf die Seite. Er spürte einen kleinen Stich – und dann nichts mehr.

Zur verabredeten Zeit fand ich mich vor Petras Wohnung

ein, ich läutete, aber niemand öffnete. Dann bemerkte ich, dass die Wohnungstür nur angelehnt war. Ungehindert betrat ich die Wohnung, aber auch auf mein lautes Rufen erhielt ich keine Antwort. Es herrschte absolute Stille. Ich betrat den nächsten Raum, ein kleines Wohnzimmer. Auch hier von Petra keine Spur, aber auf dem Sofa lag ein schlafender Mann.

„Was soll denn das?“, dachte ich wütend, „sie hat also schon einen!“ Verärgert drehte ich mich um und wollte gehen, als mir die unnatürliche Stille im Raum auffiel: Auch ein schlafender Mann verur-

sacht Geräusche. Ich näherte mich dem Sofa und betrachtete den Schlafenden, es war keine Atembewegungen des Brustkorbes zu sehen, das Gesicht war bleich mit starren Zügen. Erschrocken fühlte ich seinen Puls – nichts. Er war tot.

Wie gelähmt blieb ich stehen. „Sie hat mich reingelegt“, dieser Gedanke hämmerte in meinem Hirn. In diesem Augenblick schrillte die Türglocke. Zwei Polizisten standen davor, ihre Augen waren wie Pistolenmündungen auf mich gerichtet. „Hier soll was los sein“, sagte der ältere streng, „wir bekamen einen Anruf.“ Ich nickte. „Gehen Sie ins Wohnzimmer, dort finden Sie sogar einen Toten.“

Als sie zurückkamen, brüllten sie: „Ausweis!“ Ich hielt ihnen ein Dokument unter die Nase, schlagartig wurden sie ruhig. „Rufen Sie die Mordkommission an“, riet ich ihnen.

Als das erledigt war, fuhren wir drei in rasendem Tempo mit Blaulicht und Martinshorn zum Bahnhof. Petra stand auf dem Bahnsteig der internationalen Linien. Nach all dem hatte ich keinen Blick mehr für ihre Schönheit, ich war nur froh, dass sie noch nicht über alle Berge war.

In der Hand hielt sie einen schwarzen Koffer. Wortlos folgte sie uns. Wir fuhren an den Tatort zurück. Dort war inzwischen die Mordkommission eingetroffen.

Meine ehemalige Freundin gestand den Mord an ihrem Ehemann, denn um den handelte es sich bei dem Toten.

Sie hatte alles von langer Hand vorbereitet. Durch ständiges Quengeln über ihre begrenzten finanziellen Verhältnisse hatte sie Robin dazu gebracht, dass er den Einbruch in das Juweliergeschäft riskierte – aber auch dazu, dass er den unverhofft gewonnenen Reichtum allein für einen Neustart nutzen wollte.

Doch Petra war ihm zuvor gekommen. Mit einem schmalen scharfen Stilet hatte sie ihm einen Stich in die Halsschlagader versetzt. Das Blut war größtenteils im Sofa versickert.

Die Rolle, die ich dabei spielen sollte, war genauso perfide ausgedacht. Ihren Freundinnen hatte sie mich als unberechenbar Verliebten geschildert – und die Polizei fand mich allein mit dem Ermordeten, ihrem Ehemann. Nichts war näherliegend, als ein Mord aus Eifersucht.

Während Petra im Untersuchungsgefängnis auf ihren Prozess wartet, denke ich darüber nach, wie viel Pech ich doch mit Frauen habe. Irgendwas hatte mich schon früh vor Petra gewarnt, und deshalb habe ich ihr nie gesagt, dass ich der Leiter der hiesigen Mordkommission bin.