

Der Fahrensmann

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

Wo uns der Schuh drückt

Mithilfe beim Umschlag ist ein Risiko

Die Fahrt zum Zielhafen hat gut geklappt, und auch der Platz im Hafenbecken zum Löschen der Ladung ist schon frei. Doch statt einiger Stunden, in denen der Schiffer und seine Besatzung zur Ruhe kommen, heißt es von den Ladungsempfängern oder Vertretern der Umschlagsbetriebe häufig: „Ihr müsst beim Löschen mithelfen!“ Doch Achtung: Das ist in vielen Fällen gar nicht zulässig, weil die nötigen Kenntnisse für die Umschlagsgeräte fehlen oder weil damit eine nicht vertretbare Unfallgefahr entsteht.

Umschlagsarbeit ist nicht Sache der Binnenschiffer! Das ist auch der Standpunkt der Berufsgenossenschaft, die aus Gründen der Arbeitssicherheit und zur Vermeidung von Unfall- und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren schon seit langen Jahren so argumentiert. Natürlich ist es wichtig, den Umschlag zu überwachen, aber beim Umschlag mitzuhelfen oder diesen weitgehend selbst zu übernehmen, ist nicht gerechtfertigt, weil es Unfallgefahren heraufbeschwört.

Aber ist das im täglichen Arbeitsablauf nicht reine Theorie? Was ist gegen kleine Arbeiten, das Überwachen oder halt hier und da Mitpacken einzuwenden? Da muss schon genauer hingeguckt werden. Leichte Hilfeleistung beim Laden und Löschen mag manchmal nötig sein. Aber das ist etwas anderes als das Löschen mehr oder weniger selbst zu machen.

Bevor man mithilft, sind einige Dinge zu klären: Wer darf mit welchem Gerät umgehen, welche Voraussetzungen müssen zum Beispiel bei der Benutzung eines Bobcat vorliegen, nämlich eine Unterwei-

sung. Die Kenntnisse der immer moderneren Umschlagsgeräte sind meist nicht da, Unfallgefahren werden heraufbeschworen. Und was ebenfalls schwer wiegt: Dadurch entsteht schnell durch fehlende Ruhezeiten eine Arbeitsüberlastung und somit wieder eine Unfallgefahr, wenn es nach dem Umschlag wieder auf Fahrt geht.

Viele fragen sich auch: welche Berufsgenossenschaft gewährt im Fall eines Arbeitsunfalls Versicherungsschutz? Hier gilt der Grundsatz: Für Binnen-

Die BGF ist zuständig

schiffer ist bei allen betrieblichen Tätigkeiten die eigene Berufsgenossenschaft, also zwischen die BGF, zuständig.

Bei Arbeiten, die vorwiegend für einen fremden Betrieb geleistet werden, kann auch eine andere Zuständigkeit gegeben sein. Hier kommt es auf den (vertraglichen) Einzelfall an.

Fazit: Überwachung und Hilfestellung ja, festes Eingebundensein aber nein.

„Binnenschifffahrt kann mehr“

Unter diesem Motto trafen sich im September mehr als 200 Gäste zum Tag der Europäischen Binnenschifffahrt in Mannheim. Ziel war es zu zeigen, dass die Binnenschifffahrt mehr kann, als nur von A nach B zu fahren. Nach einem Festvortrag nahm eine Podiumsdiskussion breiten Raum ein. Die Diskutanten bejahten die Eingangsfrage. Allerdings gab es bei der Analyse der bestehenden Probleme unterschiedliche Vorstellungen. Mit einer „Mannheimer Erklärung zum Tag der Europäischen Binnenschifffahrt 2005“ endete die Veranstaltung.

Unfallversichert bei beruflicher Weiterbildung

Arbeitnehmer stehen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, wenn sie auf Veranlassung des Arbeitgebers an einer Weiterbildungsmaßnahme teilnehmen. Erfolgt die Weiterbildung aus eigener Initiative und auf eigene Kosten, besteht ebenfalls Versicherungsschutz, wenn sie die beruflichen Chancen verbessert und nicht rein privaten Interessen dient. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die Zeit des Seminars selbst sowie auf die An- und Abreise.

Aus dem Inhalt:

- Sitzung von Vorstand und Vertreterversammlung
- Arbeitsschutz beim Festmachen und Landgang
- Rutschsicherheit im Winter
- Erste Hilfe bei Unterkühlung

Es geht bald wieder weiter

Hohe Ausfälle nach Bruch im Dortmund-Ems-Kanal

Auf den Tag genau wollten und konnten sich sicherlich die Männer des Wasser- und Schifffahrtsamtes Meppen nicht festlegen. In der 50. Kalenderwoche, also frühestens ab dem 12. Dezember, würde der Dortmund-Ems-Kanal wieder

frei sein, hatten sie angekündigt. Damit hat der Kanalbruch bei Olfen und die Sperrung eines sieben Kilometer langen Abschnitts des Kanals zwei volle Monate gedauert.

Dieser unvorhersehbare Unfall, der möglicherweise

durch den Zusammenstoß zweier Schiffe ausgelöst wurde, hat das Gewerbe mehrere 100.000 Tonnen Ladung gekostet und für Zusatzkosten gesorgt, die den selbstständigen Schiffern niemand ersetzt.

Fortsetzung auf Seite 6.



Sperrung und Reparatur des Dortmund-Ems-Kanals hielten Schifffahrtsamt und Gewerbe in Atem.

Frohe Weihnachten



Liebe Leserinnen und Leser, die Tage werden kürzer, der erste Schnee hat das Land, so wie hier in Heidelberg, in eine Winterlandschaft verwandelt. Im Alltag bedeutet dies für viele von Ihnen zusätzliche Mühe und Vorsicht. Seien Sie achtsam und kommen Sie gut durch den Winter.

Vielleicht ist es Ihnen über die Feiertage auch möglich, eine kleine Auszeit aus der Hektik des Alltags zu nehmen und die schönen Seiten des Winters zu genießen.

Die Redaktion und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen wünscht Ihnen friedvolle Weihnachtstage und alles Gute für das neue Jahr 2006.

BGF will bis 2011 eine weitere Fusion eingehen Partner ist die Großhandels- und Lagerei-BG

In den vergangenen Monaten haben sich sowohl der Vorstand als auch die Vertreterversammlung zu ihrer konstituierenden Sitzung und zu ihren jeweils ersten Arbeitssitzungen getroffen. Die sicherlich wichtigste Entscheidung: Es soll einen Fusionsvertrag mit der Großhandels- und Lagerei-BG geben und die Belange der Binnenschifffahrt werden auch weiter vertreten.

Dafür sorgen werden die Vertreter der Binnenschifffahrt, die in die neu gebildeten Gremien gewählt worden waren: Im Vorstand ist die Arbeitgeberseite vertreten durch Hans Egon Schwarz und Georg Hötte, die Versichertenseite durch Herbert Berger und Karl-Maria Schaefer. Zum alternierenden Vorsitzenden des Vorstandes wählten die Mitglieder Klaus Peter Röskes als Vertreter der Arbeitgeber und Manfred Rosenberg als Vertreter der Versicherten. Er übernahm für das erste Jahr auch den Vorsitz. Der Vorsitz wechselt jeweils zum 1. Oktober.

In der Vertreterversammlung wurde der Vorsitz vom Vertreter der Arbeitgeber übernommen: Heinrich Frey. Sein Kollege Wolfgang Manneck wurde zum alternierenden Vorsitzenden gewählt. Mitglieder aus der Binnenschifffahrt sind auf Versichertenseite: Frank Herdegen, Gerhard Schröders und Klaus Wolters, die Arbeitgeber der Binnenschifffahrt werden vertreten durch Gunther Düttemeyer, Werner Klenke und Anton Nauheimer.

Auf den ersten Arbeitssitzungen der neu gewählten Gremien wurden auch gleich richtungsweisende Beschlüsse für die Zukunft der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen getroffen. Die Vertreterversammlung beschloss auf Vorschlag des Vorstandes ei-



Die Vorsitzenden des Vorstandes und der Vertreterversammlung nach ihrer Wahl: M. Rosenberg, H. Frey, W. Manneck, K. P. Röskes (von links).

Die komplette Zusammensetzung von Vorstand und Vertreterversammlung können Sie der Bekanntmachung des endgültigen Wahlergebnisses in der Verkehrsrundschau Nr. 7/2005 oder der Bekanntmachung auf der Internetseite der BGF (www.bgf.de) entnehmen.

Neu besetzt wurde auch der Unterausschuss Binnenschifffahrt. Beachten Sie dazu unseren Bericht auf Seite 7.

Am Vorabend der ersten Sitzung wurden zahlreiche bisherige Mitglieder der Selbstverwaltungsorgane für ihr langjähriges Engagement geehrt. Darüber berichten wir auf Seite 4 dieser Ausgabe.

Auf den ersten Arbeitssitzungen der neu gewählten Gremien wurden auch gleich richtungsweisende Beschlüsse für die Zukunft der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen getroffen. Die Vertreterversammlung beschloss auf Vorschlag des Vorstandes ei-

nen Fusionsvertrag mit der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft eingehen. Spätestens im Jahr 2011 soll die nun beschlossene Fusion vollzogen sein. Bis dahin werden die Voraussetzungen für einen Zusammenschluss geschaffen und dem Bundesversicherungsamt zur Genehmigung vorgelegt. Die Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft hatte bereits auf ihrer Sitzung im September einen gleich lautenden Beschluss getroffen.

Beide Berufsgenossenschaften beweisen damit, dass die Unfallversicherungen zu einer eigenständigen Reform fähig und bereit sind. Ziel der Fusion ist es, Synergieeffekte zu nutzen und die Verwaltung und die Präventionsarbeit zu bündeln. Deshalb werden bereits während der Verwaltungsge-meinschaft die beiden BGen auf verschiedenen Gebieten eng zusammenarbeiten.

Hallo Fahrenleute!

Ein Vorbild kommt nicht mit Latschen an Bord

Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmer mehr. Wer kennt diesen klugen Spruch nicht? Haben wir doch alle irgendwann einmal angefangen, zu lernen und alles nachzumachen, was uns die „Großen“ vorgemacht haben. Und wer waren die „großen Vorbilder“ im Leben? Erst waren es die Eltern, man hat ihnen nachgeeifert und war stolz, wenn man gelobt wurde. Später in der Schule war die Lehrerin oder der Lehrer eine wichtige Person. Und wenn man alles richtig gemacht hatte, dann gab es gute Noten.

Beim Auszubildenden ist es nicht anders – er macht wieder alles (oder fast alles) nach. Nur sind die Vorbilder, jetzt nicht mehr die Lehrerin oder die Eltern – jetzt sind es, auch wenn dies nicht immer bewusst ist, die Kollegen, ein Matrose oder sogar der Schiffsführer. Und da fangen die Probleme mitunter an. Hand aufs Herz – jetzt wo Sie diese Zeilen lesen, glauben Sie an Ihre Vorbildfunktion und machen Sie an Bord alles richtig?

Um eines gleich vorweg zu sagen, es gibt sie in großer Zahl – die vorbildlichen Binnenschiffer. Dennoch ist leider gegenwärtig auch zu erkennen, dass die Berufsausbildung unter dem Zeitdruck in unserem Gewerbe nicht immer mit der nötigen Sorgfalt erfolgt.

Da kommt der Schiffsführer schon mal mit Latschen an Deck und die Rettungsweste wird vom Matrosen am Garderobenhaken hängen gelassen. Beim Koppeln wird die Spannwinde mit dem Körpergewicht gespannt, den Fuß in den unteren Teil des Windenrades gestellt. Das sieht cool aus und spart viel Zeit! Oder?



Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Auch dieser Spruch ist uns geläufig. Es wäre schön, wenn sich alle in der Binnenschiffahrt Tätigen an die richtige Handhabung aller Ausrüstungsteile erinnern, den Auszubildenden den sachgerechten Umgang erklären und natürlich auch richtig vormachen. Das gilt selbstverständlich auch beim Benutzen der persönlichen Schutzausrüstung. Wir wollen doch alle gesund bleiben und Freude am Beruf haben.

Liebe Ausbilder, erinnert Euch an die Zeit Eurer Ausbildung – waren es doch zum Teil schwere Stunden an Bord. Man war am Abend zwar völlig kaputt, aber auch stolz und zufrieden, wenn man den „Alten“ an Bord alles recht gemacht hatte.

In Duisburg und Schönebeck haben in diesem Jahr insgesamt 46 junge Menschen mit ihrer Ausbildung zum Binnenschiffer begonnen. Helfen wir ihnen, das Handwerk richtig zu erlernen und machen wir ihnen alles richtig vor.

So wie in der Berufsschule ausreichend Zeit für die Vermittlung des theoretischen Unterrichtsstoffs eingeplant ist, muss auch in der praktischen Ausbildung genügend Ruhe für auftretende Fragen und Unterweisungen vorhanden sein.

Der TAD der BGF ist hierzu jederzeit ansprechbar. Wir kommen gern an Bord und unterstützen Sie bei der Ausbildung. Selbstverständlich sind wir auch im Internet erreichbar; stellen Sie Ihre Fragen oder schildern Sie eventuelle Probleme, wir antworten kurzfristig. Anregungen bitte an: fahrensmann@bgf.de.

Brigitte

BDB begrüßt Koalitionsvereinbarungen Stellenwert der Binnenschiffahrt wird gehoben

Viel Kritik, aber auch Lob, fand der Koalitionsvertrag zwischen der CDU/CSU und SPD, der am 18. November 2005 nach vierwöchigen Verhandlungen unterzeichnet worden war. So teilte der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) in Duisburg mit, dass er mit den von SPD und CDU/CSU verabredeten Koalitionsvereinbarungen „hoch zufrieden“ sei. So bekenne sich die große Koalition zur Binnenschiffahrt als unbestritten sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger, der in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem deutlich an Bedeutung gewinnen müsse. „Die eindeutigen verkehrs- und gewerbepolitischen Aussagen der Ar-

beitsgruppe Verkehr führen zu einer deutlichen Aufwertung des Verkehrsträgers Binnenschiff“, erklärte der BDB.

Der BDB wies weiter darauf hin, dass die Maßnahmen der Bundesregierung zur Modernisierung und Erneuerung der deutschen Binnenschiffsflotte von besonderer Bedeutung seien. Wie vom Gewerbe gefordert, hätten SPD und CDU/CSU vereinbart, den § 6b des Einkommensteuergesetzes für die Binnenschiffahrt zu öffnen. Damit könnten zukünftig Veräußerungsgewinne aus dem Verkauf eines Binnenschiffes steuerfrei auf den Erwerb eines neuen Schiffes übertragen werden.

Begrüßt wurde weiterhin, dass die Investitionen in die

Wasserstraßeninfrastruktur deutlich erhöht sowie ein Bundeswasserstraßenbaugesetz erarbeitet werden soll. Man rechnet damit, dass diese Maßnahmen von der neuen Bundesregierung möglichst bald in Angriff genommen werden.

„Wir sind hoch zufrieden, dass die Binnenschiffahrt allem Anschein nach nun endlich den verkehrs- und gewerbepolitischen Stellenwert bekommt, der ihr gebührt“ erklärte BDB-Präsident Heinz Hofmann. Der BDB werde die Regierung selbstverständlich bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben unterstützen und den konstruktiven Dialog der vergangenen Jahre fortsetzen, so Hofmann weiter.

Brückenanhebung hilft Containerverkehr

Brücken gilt es als Binnenschiffer stets mit erhöhter Aufmerksamkeit zu passieren. Denn hier verengt sich nicht nur die Wasserstraße, sondern an einer Brücke kann es auch zu einem sehr unliebsamen Zusammenstoß zwischen Steuerstand und Ladung mit den Querträgern kommen. Die Höhe der Brücken hat also unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit, aber auch auf die Effektivität von Transporten. Um die Fahrt mit mehr Container-Ladung effektiver zu machen, sind jetzt mehrere niedrige Brücken angehoben worden.

So wurde Anfang Oktober die Fertigstellung der Straßenbrücke an der B 70 bei Dörpen (Niedersachsen) gefeiert.

In vier Monaten ist hier – ohne Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs auf dem Küstenkanal – eine Anhebung um 61 Zentimeter vorgenommen worden. Dadurch ist es möglich, dass Binnenschiffe die Ems, den Dortmund-Ems-Kanal und den Küstenkanal künftig mit einer

Bauzeit von wenigen Monaten

dreilagigen Containerladung befahren können. Als nächstes wird eine Brücke an der Heeder Straße über den Küstenkanal um 67 Zentimeter angehoben. Die Baumaßnahme soll im März 2006 beendet werden. Kosten: 1,5 Mio. Euro, finanziert durch den Bund.

Es ist ganz überwiegend die Container-Schiffahrt, die auf den Nebenrouten durch zahlreiche niedrige Brücken nur einen zweilagigen Transport vornehmen kann. Schon die Steigerung auf den dreilagigen Transport würde die Kosten um knapp 30 Prozent senken.

Dies gilt besonders für die Rhein-Donau-Verbindung. Hier hat es in diesem Jahr eine Verbesserung gegeben. So wurde eine Straßenbrücke bei Auhem, die als die niedrigste Brücke auf dieser Verbindung galt, um 50 cm angehoben. Sie hat nun dieselbe Durchfahrts Höhe wie die daneben liegende Eisenbahnbrücke. Die Bauzeit betrug nur zweieinhalb Monate. All dies sind kleine Schritte mit großer Wirkung.



Mit dem Auto oder einem Lieferwagen ist jetzt diese Liegestelle in Bremen zu erreichen – ein Fortschritt für die Fahrenleute.

In Bremen kommt man nun mit dem Auto ans Wasser

Für die Berufsgenossenschaft und den „Fahrensmann“ ist es ein Dauerthema: Die Qualität der Liegestellen. Dafür setzen sich auch die Technischen Aufsichtsbeamten ein, vielfach wurde – wie in Bremen – dafür der Arbeitskreis „Sicherheit im Hafen“ genutzt.

Im Bremer Fall wies unser Vertreter der BGF im Frühjahr auf die schwierige Situation

bei den Liegestellen „Tiefer“ und „Becks“ hin.

Inzwischen ist die gewünschte Erreichbarkeit der Liegestellen verbessert worden.

Beide Liegestellen können jetzt mit dem Auto bzw. Lieferwagen angefahren werden, um Lieferungen an Bord zu bringen. An den neuen schwimmenden Anlegestellen dürfen nach Rücksprache mit „bremenports“ auch Binnen-

schiffe zum Übernachten festmachen, wenn keine Fahrgastschiffe erwartet werden. Dieses wurde von einem Vertreter des Hafenbetriebsbüros bestätigt.

An der Liegestelle „Tiefer“ ist auf dem Ponton auch ein Stromanschluss vorhanden. Da der Anschluss aber von einer privaten Firma und nicht vom Hafen gestellt wird, ist der Strom relativ teuer.

Hebetrog kommt auf ein Gewicht von 4290 t

Schiffshebewerk Niederfinow läuft seit 71 Jahren

Das Schiffshebewerk Niederfinow ist das älteste Hebewerk in Deutschland. Es wurde nach einer sechsjährigen Bauzeit 1934 eröffnet und liegt im Eberswalder Urstromtal zwischen Oderbruch und Barnim in Mecklenburg-Vorpommern. Der Schifffahrtsweg zwischen Oder und Havel war laufend den wachsenden Anforderungen der Güterschiffahrt angepasst worden. Nach der Verlegung der Wasserstraße 1914 auf die Barnimer Hochebene wurde zuerst eine Schleusentreppe und danach das Schiffshebewerk gebaut, um den Geländesprung von rund 36 Metern zu überwinden. Die Schleusentreppe verlor in den Jahren an Bedeutung und wurde 1972 wegen Baufälligkeit stillgelegt.



Gewaltiges Schiffshebewerk Niederfinow.

Antrieb: 4 x 55 kW

Das Hebewerk war für eine Schiffsgröße von 80 m Länge, 9,2 m Breite und 2,0 m Abladetiefe bei einer Tragfähigkeit von 1.000 t ausgelegt. Der Trog hat die Maße 85 m x 12 m x 2,5 m. Der Trog mit einem Gewicht von 4.290 t ist mit 192 Gegengewichten im Gleichgewicht. Verbunden sind Trog und Gegengewichte über 256 Tragseile über Seilscheiben.

Bewegt wird das Hebewerk über vier Antriebe, die über eine mechanische Gleichlaufwelle synchronisiert werden und vier Ritzel antreiben, die den Trog über vier Zahnstockleitern auf und ab bewegen. An jedem Antrieb ist ein Elektromotor mit 55 kW angebracht, der lediglich die Trägheits- und Reibungskräfte überwinden muss.

Seit der Eröffnung am 21. März 1934 hat der Trog des Schiffshebewerkes mehr als

22.000 km Wegstrecke zurückgelegt. Die Verschleißerscheinungen an den Antrieben und den Stockleitern waren über diese lange Laufzeit so groß, dass alle vier Antriebe instand gesetzt werden mussten. Die Grundinstandsetzung erfolgte immer in den Wintersperrzeiten von 2003 bis 2005. Im Winter 2003 wurden alle 592 Bolzen der vier Zahnstockleitern um 90° gedreht, um sie weiter nutzen zu können. Jeweils zwei Antriebe wurden 2004 und 2005 instand gesetzt. Die Antriebsritzeln wurden dabei komplett durch neue Ritzel ersetzt. Den Auftrag zur Instandsetzung der vier Trogantriebe

verbunden mit dem Austausch der Triebstockritzeln und Erneuerung der Zentralschmieranlage erhielt die Firma Kran-service Rheinberg GmbH. Die Gesamtkosten der Grundinstandsetzung der vier Antriebe beliefen sich dabei auf rd. 900.000 € finanziert durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Im Jahr 2004 fertigte das Schiffshebewerk 5.380 Güterschiffe, 4.981 Fahrgastschiffe, 3.765 Sportboote und 2,18 Mio Gütertonnen ab. Den Anforderungen, die an den Schifffahrtsweg zwischen Stettin und Berlin in Zukunft gestellt werden, kann das alte Hebewerk mit seinen Abmessungen nicht mehr gerecht werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes plant deshalb zurzeit den Neubau eines Hebewerkes direkt neben dem alten Hebewerk. Nach Fertigstellung sollen dann bis zu 110 m lange Schiffe die Havel-Oder-Wasserstraße durchgängig befahren können. Nach Inbetriebnahme des neuen Hebewerkes, soll das alte Hebewerk solange in Betrieb bleiben, wie Betrieb und Unterhaltung noch wirtschaftlich sind.



Neues Antriebsrad.

● **PSA beim Güterumschlag**

● **Unternehmer muss sie bereit stellen**

● **Keine eigenen Umbauten**

Schutzausrüstung noch öfter anlegen

„Dafür hol' ich mir doch nicht extra die Handschuhe oder einen Schutzhelm!“ Beim Laden und Löschen muss es oft schnell gehen, und dann kommt es trotz besseren Wissens über den Sinn der Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) bei manchem zu dieser Einstellung. Was nicht ungefährlich ist. Im Güterumschlag ist für die Besatzungen der Gütermotorschiffe die konsequente Nutzung der Persönlichen Schutzausrüstung notwendig.

Vor Beginn der Arbeiten hat der Unternehmer eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. So ist es nach dem Arbeitsschutzgesetz vorgeschrieben. In dieser Gefährdungsbeurteilung ermittelt der Unternehmer die Gefährdungen. Lassen sich die ermittelten Gefährdungen nicht durch technische oder organisatorische Maßnahmen beseitigen, so muss den Mitarbeitern, den Versicherten gemäß Unfallverhütungsvorschrift – Grundsätze der Prävention (BGV A 1) – die Persönliche Schutzausrüstung bereitgestellt werden. Die Paragraphen 29, 30 und 31 dieser UVV verweisen exakt auf die Maßnahmen,

die für die Sicherheit der Besatzungen zu beachten und natürlich auch einzuhalten sind.

So wird in Paragraph 29 Abs. 1 von „geeigneter PSA“ gesprochen. Dahinter verbirgt sich u.a. auch der Anspruch nach guter Qualität. Für die PSA muss eine EG-Konformitätserklärung vorliegen. Damit ist für den Anwender eindeutig erkennbar, dass für die jeweilige PSA eine EG-Baumusterprüfung erfolgte. Äußerlich erkennen kann der Nutzer dies an der Kennzeichnung mit dem „CE-Zeichen“.

PSA richtet sich nach Ladegütern

Der Paragraph 30 Abs. 1 verpflichtet den Unternehmer dafür zu sorgen, dass die PSA bestimmungsgemäß zur Anwendung kommt. Dazu hat er die Mitarbeiter zu überzeugen und zu motivieren. Wichtig ist, wie der Name schon sagt, die persönliche Zuordnung der PSA. Die Motivation zur Nutzung ist meist dort besser, wo die Mitarbeiter bei der Auswahl der Persönlichen Schutzausrüstung beteiligt wurden.

Nahezu alle PSA gibt es heute in bequemer und „chicer“ Ausführung, so dass Akzeptanzprobleme aufgrund des Aussehens der Vergangenheit angehören sollten. Allerdings verzichten Mitarbeiter oftmals aus Bequemlichkeit darauf. In der Binnenschifffahrt lässt sich dies z.B. leider noch immer bei den Schuhen beobachten. Aber nur die konsequente Nutzung der richtigen Schuhe kann die noch immer häufigen Sturz- und Stolperunfälle vermindern helfen.

Dort wo die Einsicht in die Nutzung der PSA nicht vorhanden ist, muss der Unternehmer mit Konsequenz und Nachdruck darauf bestehen. Nachlässigkeit ist hier fehl am Platz.

Zur „Grundausrüstung“ beim Umschlag von Stück- und Schüttgütern gehören der Kopfschutz, Fußschutz, Augen- und Gesichtsschutz und die Schutzkleidung allgemein, so z.B. ein Overall.

Bei speziellen Ladungsgütern kommt darüber hinaus noch weitere PSA zur Anwendung, so z.B. bei Tankschiffen zum Schutz beim Laden und Löschen die PSA nach dem ADNR. Hierzu zählen u.a. Schutzbrille, Schutzhandschuhe, Schutzanzug, Schutzstiefel, Fluchtgerät und die Vollmaske mit dem Atemfilter. Darüber hinaus muss an Bord u. U. weitere nicht im ADNR genannte PSA vorhanden sein, die vom Absender oder Befüller der Besatzung zur Verfügung gestellt werden muss.

Besatzungen von Schiffen, die Gefahrguttransporte auf den Wasserstraßen durchführen, sind heute besonders sensibilisiert und achten auf ihre Sicherheit besser, als noch vor vielen Jahren. Können doch ein Teil dieser Stoffe erhebliche Krankheiten auslösen. Also: beim Probenehmen, bei der Schlauchwache und beim „Abschlauchen“ der Gefährdung entgegenwirken – natürlich durch die PSA.

Auch wenn die Wollmütze wärmt, beim Laden und Löschen von Stück- und Schütt-



Beim Umschlag und Landgang sind Sicherheitsvorschriften zu beachten.

gütern, Arbeiten am Ladeschirr, Reinigen von Laderäumen und auch im Containerumschlag ist der Kopfschutz – besser Industrieschutzhelm – aufzusetzen. Bei den „Männern vom Hafen“ eine Selbstverständlichkeit – bei den Besatzungen ist der Griff zum „harten Hut“ noch keine Normalität. Und dabei kann ein herabfallendes Teil aus größerer Höhe schmerzhaft oder sogar tödlich enden.

Übrigens – ein Schutzhelm aus thermoplastischen Kunststoffen ist heute sehr leicht – also auf dem Kopf ein unbedeutendes Gewicht. Und kombiniert mit einer hierfür vorgesehenen Wollhaube bleibt der Kopf im Winter auch schön warm.

Helm nach vier Jahren prüfen

Selbstverständlich altert jede PSA durch die ständige Nutzung – sie muss also u.U. erneuert oder repariert werden bzw. von einer autorisierten Werkstatt gewartet werden. Die Herstellerangaben zur Benutzung und Gebrauchsdauer sind konse-



Die richtigen Schuhe sind ein Muss beim Umschlag.

quent einzuhalten. Um bei den Industrieschutzhelmen zu bleiben: nach spätestens vier Jahren sollte ein Helm aus thermoplastischen Kunststoffen ausgetauscht werden. Der so genannte „Knacktest“ wird von den Herstellern zur Ermittlung der vorzeitigen Versprödung angeraten. Knacktest der Helm beim Zusammen-

drücken hörbar, so ist er nicht mehr nutzbar.

Eine letzte Bemerkung zur PSA: Sie ist nicht durch eigenmächtige Umbauten, andere Farbgebung oder durch die Kombination von verschiedenen Schutzausrüstungen zu verändern. Auch hier sind die Herstellerangaben unbedingt zu beachten.



Beim Laden und Löschen gehört auch ein Helm zur PSA.

Mit sicherem Stand, abseits von Leinen

Beim Festmachen und beim Landgang ist immer Vorsicht nötig

Vor dem Erreichen des (Ziel-) Hafens wird in der Regel Kontakt mit dem Hafenbetreiber oder der Umschlagstelle aufgenommen, um einen Liegeplatz für das Schiff zugewiesen zu bekommen. Ebenfalls müssen die Modalitäten für das Löschen oder Laden abgestimmt werden. Dabei sind die Aspekte des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu berücksichtigen.

Handelt es sich um bekannte Häfen, die man eventuell regelmäßig anfährt, geht dieses normalerweise seinen gewohnten und bewährten Gang. Anders sieht es in fremden Häfen aus, in denen man weder die dortigen Gepflogenheiten noch die genauen baulichen Zustände im Hafen oder an der Umschlagstelle kennt.

Hier muss die Besatzung, besonders beim Festmachen, auf die vielfältigen Gefahren

achten. Zu nennen sind Sturz- und Stolpergefahren, Quetschgefahren, mechanische Gefahren, physische Belastung sowie Gefahren aufgrund mangelnder Berücksichtigung der Ergonomie und der Arbeitsbedingungen.

Besonders aufmerksames und umsichtiges Arbeiten ist erforderlich, wenn vom Land aus ein Mitarbeiter des Umschlagbetriebes beim Festmachen des Schiffes behilflich ist. Achten Sie darauf, dass alle Beteiligten einen sicheren Stand haben und Mitarbeiter nicht in Seilaugen greifen. Es sollte selbstverständlich sein, dass der Aufenthalt im Bereich von unter Spannung stehender Trossen und Leinen vermieden wird oder der Bereich sofort wieder verlassen wird.

Wichtig ist auch, dass die Hilfsmittel vor dem Festmachen genau angesehen werden. Poller (an Bord und an Land), Tros-

sen und ggf. weitere Hilfsmittel wie Haken, müssen in gutem Zustand sein, um Unfälle durch Versagen der Festmachereinrichtung zu vermeiden. Ausführliche Information zum „Festmachen von Binnenschiffen“ können Sie auch der gleichnamigen berufsgenossenschaftlichen Information für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – BGI 849 – entnehmen.

Liegt das Schiff erst einmal fest und ist – je nach Ladezustand bzw. Höhe der Hafenebene – ein Höhenunterschied oder eine Böschung zu überbrücken, soll der Landsteg eingesetzt werden, wenn kein geeigneter fester Übergang (Kaimauertreppe) zur Verfügung steht. Der Landsteg muss so gesichert werden, dass er nicht verrutschen kann. Weiter muss das Gelände gesetzt werden und bei Dunkelheit muss der Landsteg beleuchtet werden bzw. von geeigneter

Beleuchtung an Bord so erfasst werden, dass er sicher zu begehen ist. Von Vorteil sind hierbei Landstege, die nach der europ. Norm EN 526 gebaut sind. Sie haben die nötigen Vorrichtungen, um den Steg zu sichern und um Geländer sicher aufstellen zu können. Darüber hinaus sind sie schwimmfähig und hinsichtlich der Tragfähigkeit für drei Personen ausgelegt. Da die Mitarbeiter an Bord sowohl beim An- und Ablegen wie auch beim Umgang mit dem Landsteg an und über der Bordwand arbeiten, ist das Tragen der Rettungsweste bei diesen Arbeiten Pflicht. Auch beim Verlassen des Schiffes sollte die Rettungsweste benutzt werden. Verstauen lässt sich die Rettungsweste bequem in einer kleineren Tasche. Noch praktischer ist die Benutzung des Blousons mit integrierter Rettungsweste.



Mit dem Blouson mit eingearbeiteter Rettungsweste ist man auch beim Landgang geschützt.

Rettungswesten – nicht nur haben, auch tragen!

In den Verkehrsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) steht in § 10.05 Nr. 2: „An Bord der Fahrzeuge muss für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person eine persönlich zugeordnete automatisch aufblasbare Rettungsweste entsprechend der Europäischen Normen 395:1998 oder EN 396:1998 griffbereit vorhanden sein.“ Dass diese Vorschrift in den meisten Fällen erfüllt wird, hat viel Zeit, Kontrolle und Überzeugungsarbeit gekostet.

UVV redet Klartext

Durch die Bemühungen der Berufsgenossenschaft, der Wasserschutzpolizei, der Schiffsuntersuchungskommissionen sowie in jüngster Zeit durch die Forderungen der Verlager wurde gemeinsam darauf hingearbeitet.

Doch damit allein ist es nicht getan. Hinzukommen muss auch der Hinweis, was man mit den sich an Bord befindenden Westen anfangen soll. Hier half bisher das Verkehrs-

recht nicht weiter, aber die UVV. Wie im § 10.05 Nr. 2 der RheinSchUO gibt es die Passage, dass Rettungswesten gefordert sind, in der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) der ehemaligen Binnenschiffahrts-BG (heute BGF) „Wasserfahrzeuge mit Betriebslaubnis auf Binnengewässern“ (BGV D 19) schon seit vielen Jahren (§ 15 Rettungsmittel). In der UVV wird diese Forderung mit Leben gefüllt.

In § 37 dieser UVV heißt es: „Bei Aufenthalt und Arbeiten an Deck und im Gangbord, bei Arbeiten außenbords sowie beim Benutzen des Landstegs, des Beibootes oder des Schwenkbaumes müssen Rettungswesten ... getragen werden.“ Also, immer wenn die Gefahr besteht, dass jemand ins Wasser stürzen kann, muss die Rettungsweste getragen werden. Darauf verzichtet werden darf nur, wenn die Absturzgefahr verhindert wird, z.B. durch Setzen eines durchgängigen Geländers im Gangbord.

Leider ist die „Tragequote“ bei weitem noch nicht so hoch wie die „Vorhandenseinquote“. Dies hat zur Folge,

dass in der Binnenschiffahrt immer noch Ertrinkungsfälle zu beklagen sind.

Viele verantwortungsvolle Unternehmen und Schiffseigner haben auf ihren Fahrzeugen das konsequente Benutzen der Rettungsweste durchgesetzt. Doch es gibt immer noch Unternehmer, die der Meinung sind, es genügt, eine Rettungsweste zur Verfügung zu stellen. Wenn der Matrose diese dann nicht benutzt, dann „ist es halt seine Sache!“, schließlich handelt es sich um erwachsene Menschen. Doch hier irrt der Unternehmer. Er kann seine Verantwortung nicht mit einer evtl. unterschriebenen Erklärung des Beschäftigten, dass er die Weste erhalten hat, abschieben. Als verantwortungsbewusster Unternehmer muss auch das Tragen der Rettungsweste konsequent verfolgt

Niederländer ziehen nach

werden. Die relativ hohe Anzahl an Ertrinkungstoten verlangt einfach danach.

Bisher hat nur die Berufsgenossenschaft einen einsamen Kampf für die Weste und gegen den Ertrinkungstod geführt. Doch nun hat auch die niederländische Arbeitsinspektion den gleichen Weg eingeschlagen. Die vielen Ertrinkungstoten der letzten Jahre in den Niederlanden und eine entsprechende Gesetzgebung riefen die zuständige Behörde auf den Plan. Massiven Kontroll- und Aufklärungsaktionen an Bord von stillliegenden Fahrzeugen folgen im gleichen Umfang auch Aktionen auf fahrenden Schiffen.

Nun können sich in Deutschland beheimatete Schiffseigner, auch wenn es bisher gegen jede Vernunft war, nicht mehr damit heraus reden, dass nur in Deutschland die Forderung nach Benutzen der Rettungsweste gestellt wird. Vielleicht fällt ja auch bald die nächste Barriere, und es wird auch auf niederländischen Fahrzeugen ein Gangbordgeländer gefordert.



Beim Schleusen und Festmachen: Rettungsweste nutzen.

Neues für Rhein-Fahrgastschiffe

RheinSchUO: Einige Vorschriften gelten ab 1. Januar 2006

Zum Jahreswechsel tritt das neu gefasste Kapitel 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) in Kraft. Für Fahrgastschiffe, die neu gebaut oder eingeführt werden und zum ersten Mal ein Rheinattest bekommen, gelten die neu zu berücksichtigenden Bestimmungen. Bestehende Fahrgastschiffe müssen unter Berücksichtigung von Übergangsvorschriften in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten an die neuen Vorschriften angepasst werden. Denn wie bei allen anderen Paragrafen der RheinSchUO gilt auch für Kapitel 15: Die frühere Übergangsvorschrift fast aller neuen Bestimmungen „N.E.U.“, ist ersetzt worden durch „N.E.U.“, spätestens bei der ersten Attestverlängerung nach dem 1. 1. 2006x.

Was bedeutet das? Bis vor kurzer Zeit brauchten die neuen Vorschriften nur angewendet werden bei Neubau des Schiffes, Ersatz von Ausrüstungen und Einrichtungen sowie bei Umbau bestimmter Schiffsteile (N.E.U.). Dies gilt auch

weiterhin, allerdings nicht mehr unbegrenzt, sondern ist an die Verlängerung des Schiffsattestes nach einem bestimmten Datum gebunden, z.B. erfolgt die erste Attestverlängerung nach dem 1. 1. 2010 (dann dürfen keine Brennstofftanks mehr vor dem Kollisionsschott liegen) oder 1. 1. 2015 (hier ist ein Beiboot nach Europäischer Norm gefordert) bis zum 1. 1. 2041 (Anker-nischen in den Vorschiffen) bzw. 1. 1. 2045 (bestimmte Anforderungen an Fahrgastschiffe).

Einige wenige neue Vorschriften, über die wir hier berichten, treten aber für bestehende Schiffe schon zum 1. 1. 2006 oder bei der ersten Attestverlängerung nach dem 1. 1. 2006 ohne Übergangsfrist in Kraft. Die Anforderungen betreffen – bis auf die erste – nur Fahrgastschiffe:

- Verbandkasten nach der Norm eines europ. Landes;
- verstärkte Anforderungen an die Sicherheitsrolle, den Sicherheitsplan und die in den Kabinen auszulegenden Ver-

haltensregeln für Fahrgäste auf Kabinenschiffen;

- Kennzeichnung an Glas-türen und Glaswänden;
- Warnanlage im Steuerhaus zur Anzeige geöffneter Schotttüren;
- für Fettbrände geeignete Feuerlöscher in Küchen;
- Warnanlage für Kohlenmonoxid und brennbare Gas-Luft-Gemische in Räumen mit Flüssiggasgeräten.

Die drei erstgenannten Anforderungen sind direkt ab dem 1. 1. 2006 einzuhalten, die anderen drei erst ab der ersten danach folgenden Attestverlängerung.

Sollten noch Fragen offen sein, wenden Sie sich an die Schiffsuntersuchungskommission oder an Ihren Technischen Aufsichtsbeamten (siehe „Fahrensmann“ 3/05).

Der Umfang der neuen Vorschriften, die ab der ersten Attestverlängerung nach dem 1. 1. 2007 eingehalten werden müssen, ist schon deutlich größer. Auch hierüber wird der „Fahrensmann“ Sie rechtzeitig informieren.

Bordexemplar Binnenschiffahrt

Die letzte große Überarbeitung der Unfallverhütungsvorschriften der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft liegt nun schon fast zwei Jahrzehnte zurück: 1986 wurde das Vorschriften- und Regelwerk für die Unternehmer und Versicherten in der deutschen Binnenschiffahrt neu strukturiert. Um die Schriften übersichtlicher zu gestalten, wurde den Unternehmen nicht nur das Sammelwerk der Unfallverhütungsvorschriften, Richtlinien und Regeln gegeben; für jedes Schiff wurde auch ein so genanntes Bordexemplar Binnenschiffahrt zur Verfügung gestellt.

Mit der Fusion der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) wurden alle Bestimmungen der bisherigen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft übernommen. Auch das Bordexemplar wird weitergeführt. Es enthält nunmehr alle berufsgenossenschaftlichen Vorschriften und Regeln, die im Bordbetrieb berücksichtigt werden müssen für einen sicheren und möglichst unfallfreien Betrieb. Die Schriften wurden, soweit notwendig, überarbeitet und aktualisiert.

Das Bordexemplar kann angefordert werden bei der BGF, Referat Binnenschiffahrt, Postfach 210154, 47023 Duisburg, per Telefon bei Frau Werk (0203) 2952-112 oder per E-Mail: rwerk@bgf.de.

50 Jahre Verein Mittelständische Personenschiffahrt

Die Mittelständische Personenschiffahrt e.V. veranstaltete am 22. November 2005 einen Festakt an Bord von MS „Rhenus“ in Bingen. Gefei-ert wurde der 50. Jahrestag ihrer Gründung. Der Vorsitzende des Vereins, Anton Nauheimer, konnte neben fast 100 Mitgliedern aus kleinen und mittelständischen Unternehmen der Fahrgastschiffahrt zahlreiche Ehrengäste begrüßen. Gekommen waren Vertreter aus der Bundes- und Landespolitik sowie hochrangige Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Für den kurzfristig verhinderten rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Kurt Beck betonte der Staatssekretär im Mainzer Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Walter Strutz, die Bedeutung des Gewerbes gerade in struktur-schwachen Regionen. Immerhin nutzt jeder dritte Urlauber im Land an Rhein, Mosel, Saar und Lahn seinen Aufenthalt zu einer Schiffsreise.

Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), erklärte anlässlich des Jubiläums, dass die weiße Flotte ein wichtiger Wachstumsmarkt in der gewerblichen Binnenschiffahrt ist.

„Bundesweit sind jährlich rund 15 Millionen Touristen Gäste an Bord der weißen Flotte. Um mehr als 50 moderne, neue Schiffe ist die Fahrgastschiffahrt seit 2001 gewachsen – ein verbessertes Angebot für angenehmes Reisen auf dem Wasser, ob bei Ausflügen oder Veranstaltungen“, fasst Hofmann die Entwicklung der letzten Jahre zusammen.



Für mehr als 30-jährige Mitgliedschaft geehrt wurde Manfred Crisand, der langjährige Vorsitzende des Vorstandes der ehemaligen BSBG.

Ehrung für lang-jährige Mitglieder Ehrennadel in Gold und Urkunde

Am Vorabend der konstituierenden Sitzungen der neu gewählten Gremien, bedankte sich die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen bei den scheidenden Mitgliedern für ihr Engagement. Für die langjährige Mitarbeit in der Selbstverwaltung und als Anerkennung für große Verdienste um die gesetzliche Unfallversicherung verlieh die BGF dazu die Ehrennadel in Gold und eine Ehrenurkunde. Die Ehrung übernahm der alternierende Vorsitzende des Vorstandes Klaus Peter Röske. Unter den Geehrten waren auch zahlreiche Mitglieder aus der Binnenschiffahrt.

Für 31 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit wurde Manfred Rosenberg geehrt. Sowohl bei der BSBG wie auch bei der BGF hat er als alternierender Vorsitzender die Fusion der beiden Häuser begleitet. Er wird auch zukünftig in dieser Funktion die Geschicke der BGF mitbestimmen.

Verabschiedet dagegen wurde sein Kollege auf Arbeitgeberseite: Manfred Crisand. Auch er war wie sein Kollege 31 Jahre in den Selbstverwaltungsorganen aktiv und hat in dieser Zeit maßgeblich an der Fusion mitgearbeitet.

Außerdem wurden mit der Ehrennadel in Gold für mehr

als 20-jährige Mitarbeit in den Selbstverwaltungsorganen geehrt: Gunther Dütemeyer aus Duisburg, der auch weiterhin der Vertreterversammlung angehört, sowie die ausscheidenden Mitglieder: Klaus Worthmann aus Hamburg als langjähriges Vorstandsmitglied, sowie die Mitglieder der Vertreterversammlung: Hans-Werner Kayßer aus Königswinter, Uwe Schröder aus Hamburg, Detlef Sell aus Duisburg.

Ebenfalls aus dem Ehrenamt verabschiedet wurden: Heinz Frensel, Rolf Günther, Wolfgang Hammerl, Udo Köster, Hendrik Lorenz, Günter Lüpkes, Manfred Maiwald, Anton Miebach, Volkmar Regber, Hans Wilhelm Schürings, Friedrich Single und Wilfried Wildboer.



Geehrt für langjährige Tätigkeit: Hans-Werner Kayßer



Klaus Worthmann



Gunther Dütemeyer



Detlef Sell



Uwe Schröder



Bleibt der BGF als alternierender Vorsitzender erhalten: Manfred Rosenberg, der für mehr als 30-jährige Tätigkeit geehrt wurde.



Geübt wurde der Umgang mit der Rettungsweste und dem Beiboot.

Schiffsjungen waren begeistert Einstiegsseminar mit breiter Themenpalette

„Schade, dass wir nächsten Montag nicht wieder kommen können,“ war die einhellige Meinung der 20 Schiffsjungen am 30. September, dem letzten Tag des 15. „Einführungsseminars für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt“. „Wir haben gerade erst als Team zueinander gefunden und würden das eine oder andere gerne noch etwas intensiver besprechen.“ Zwei Wochen, vom 19. bis 30. September, waren sie an Bord des Schulschiffs „Rhein“ und wurden

auf das Berufsleben als Binnenschiffer vorbereitet. Im Mittelpunkt standen Themen aus der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz, die für die meisten vollkommen neu waren. Warum ist Lärm gesundheitsschädlich? Welche persönliche Schutzausrüstung ist die richtige? Wo sind überall gesundheits-schädliche Stoffe enthalten? Wie kann man sich davor schützen? Nur einige Fragen, die in den zwei Wochen mit Hilfe der Dozenten der Berufs-

genossenschaft und des Schulschiffs bearbeitet und beantwortet werden konnten. Die angehenden Matrosen waren sehr motiviert, stellten viele Fragen und hatten bei den praktischen Übungen viel Freude. Feuerlöschen oder Beibootfahren, Spleißen, Besetzen von Knoten oder das gefahrlose Bedienen einer Winde, all dies „hätten wir gerne länger geübt“. Das Engagement der Teilnehmer war groß und nach Meinung der Dozenten ein Grund für das Gelingen des Seminars.

Vergessen werden sollen aber auch nicht die vielen Helfer anderer Institutionen: Die Lehrer des Binnenschiffer-Berufskollegs „Rhein“, die Partner der Wasserschutzpolizei und des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes. Sie alle waren durch ihr Engagement am guten Gelingen beteiligt. Diese enge und problemlose Zusammenarbeit funktioniert bereits seit mehr als zehn Jahren und bestärkt die BGF weiterhin, die Auszubildenden besonders zu betreuen.

Das nächste Seminar findet Ende Januar 2006 statt und ist bereits ausgebucht.



Im Seminar erfolgte auch eine Einführung in den sicheren Umgang mit Maschinen an Bord.

Entlastung für die Wirbelsäule Ein Seminar mit Tipps und Bewegung

Rückenprobleme – Übergewicht – schlechte körperliche Konstitution: Welche Ursachen haben sie? Welche Möglichkeiten haben wir, trotz Stress im Beruf und Alltag vorbeugend aber auch nachträglich und ohne viel Aufwand etwas dagegen zu unternehmen? Wie gehen wir mit unserer Gesundheit im Alltag und Berufsleben um? Fragen, die im Laufe des Seminars: „Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern – Wirbelsäulenerkrankungen vorbeugen“ beantwortet werden. Das Seminar, angeboten vom Referat Binnenschiffahrt der BGF, unterscheidet sich von vielen üblichen Veranstaltungen der BG. So wurden am ersten Veranstaltungstag, dem 4. Oktober, Tische und Stühle ausgeräumt und dafür Gymnastikball und Gymnastikmatte hervorgeholt. Der feine Zwirn wurde gleich im Koffer gelassen und stattdessen wurden Trainingsanzug und Turnschuhe angezogen.

Nach einigen organisatorischen Informationen ging es auch gleich zur Sache. Bewegung war angesagt, denn einer der Gründe vieler Gesundheitsprobleme ist der chronische Bewegungsmangel unserer Zeit. Und da mit Musik alles viel besser geht, durfte auch ein Kassettenrekorder nicht fehlen. Nach einer 15-minütigen Aufwärmphase stellten sich die Teilnehmer und das Moderatoren-team, bestehend aus einem Referenten der BG und einem Sportpädagogen, gegenseitig vor. Natürlich mit Bewegung.

Auch die Verschnaufpausen wurden sinnvoll genutzt und Informationen zum Thema Wirbelsäule, gesunde Ernährung und zur allgemeinen Fitness gegeben. Wie ist unsere Wirbelsäule aufgebaut, was kann sie leisten und was nicht? Wie kann ich die tägliche Belastung ausgleichen? Und was haben eine gesunde Ernährung und eine gesunde Fitness

damit zu tun? Fragen über Fragen, die während der zwei Tage nach und nach gestellt und auch beantwortet wurden. Und damit auch alle wissen, wozu unsere Muskulatur da ist, wurden die Infos mit vielen gymnastischen und sportlichen Einlagen gewürzt.

Denn Ziel dieses Seminars war es, den Teilnehmern kleinere Übungseinheiten zu zeigen, mit denen sie vorbeugend etwas für die Wirbelsäule tun können oder nachträglich ihre Wirbelsäulenprobleme oder mangelnde Fitness angehen können. Und das, wie schon bei unserem anderen „Gesundheitsseminar“ zum Thema Stressbewältigung gezeigt, mit geringem Aufwand.

Im vergangenen Jahr veranstaltete die BSBG erstmalig diese Seminare. Aufgrund der positiven Resonanz setzt die BGF diese in den nächsten Jahren fort.

Rotterdammer Hafen plant neues Containerterminal

Ein neues Containerterminal für Feeder- und Binnenschiffe hat die Rotterdammer Hafengesellschaft im November angekündigt. Dieses Terminal soll auf der Maasvlakte gebaut werden, und der Hafetrieb Rotterdam will einen 410 m langen Kai für die neue Umschlagseinrichtung anlegen lassen. Das neue Rotterdammer Containerterminal (RCT) werde eine Kapazität von ca. 400.000 TEU/Jahr bekommen und Schiffe bis zehn Meter Tiefgang abfertigen können. Wie die Hafengesellschaft weiter mitteilte, soll das RCT im August 2006 betriebsbereit sein. Weiter hieß es, dass auf der Maasvlakte bis zum Jahr 2012 die Lagerkapazität für Hochseecontainer auf ca. 12 Millionen TEU verdoppelt werden soll.

Johann Raatschen mit 103 gestorben – Homberger kannte Rad-dampfschiffahrt

Im Spätsommer ist der Homberger Schiffer Johann Raatschen im Alter von 103 Jahren verstorben. Er war ein Fahrensman, der noch die Raddampfschiffahrt erlebt hatte.

Raatschen begann seine Berufslaufbahn im Bergbau. Wegen gesundheitlicher Probleme wechselte er 1919 in die Binnenschiffahrt. Hauptsächlich fuhr der Homberger auf Raddampfern, machte 1929 sein Rheinpatent, fuhr für Rhenania, Fendel und für die Reederei Heinrich Gertjes. Auf dem Dampfboot „Frauenlob 3“ war Raatschen im Ruhrorter Hafen- und Bugsierdienst tätig. Raatschen erinnerte sich gerne an den Oberrhein, den er jahrzehntlang befuhr. Im Winter trieben dicke Eisschollen auf dem Strom, die Schiffe mussten in die Schutzhäfen. Nur die großen Schiffe hatten Kühltürme.

Boote, auf denen Raatschen fuhr, waren sehr eng, boten keinen Komfort – und von der Heuer wurde die Unterkunft an Bord abgezogen.

Arbeitsschutz lohnt sich

Die Berufsgenossenschaften haben im Oktober auf der A+A in Düsseldorf erstmals den Deutschen Arbeitsschutzpreis 2005 verliehen. Der Preis für vorbildliche Ideen zu mehr Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit ging an insgesamt sieben Unternehmen ganz unterschiedlicher Größe.

Mit einem Sonderpreis wurde ein Projekt zur Bergung von Verletzten aus Behältern, Silos oder Tankanlagen gewürdigt. Verletzten Personen werden bei der Bergung aus dem so genannten Mann-Loch oft zusätzliche schwere Genick- und Rückgratverletzungen zugefügt. Hans Giesecke von der Firma ExxonMobil Production GmbH aus Hannover hat dieses Problem entschärft, indem er eine Rettungsrolle entwickelt hat, die an dem Mann-Loch angeflanscht wird. Über diese Rolle kann eine verletzte Person sicher in Rückenlage aus dem Behälter gezogen werden. Die Gefahr von Rückenverletzungen wird dadurch vollkommen ausgeschlossen.

Neue Hafentreppe verbindet Schiffe sicher mit dem Ufer Modul erleichtert Landgang

Alltag in der Binnenschiffahrt: Das Schiff ist festgemacht, aber der Weg zum Land ist an vielen Liegeplätzen bis heute unzureichend. Bretter und Bohlen bieten nicht die nötige Sicherheit für den Landgang. Jetzt gibt es ein neues Produkt, das die Situation erleichtern könnte: eine flexible Hafentreppe aus kombinierten Modulen. Sie wurde im Oktober auf der A+A, der Messe für Arbeits- und Gesundheitsschutz in Düsseldorf präsentiert.

Die Standardausführung besteht aus 18 Stufen (Austritt mitgezählt). Die Treppe ist ab einer Neigung von sieben Grad benutzbar. Dabei überwindet sie einen Höhenunterschied von 68 Zentimetern von der Uferkante bis zur Oberfläche des schwimmenden Anlegers.

Für den Publikumsverkehr ist die flexible Treppe bis zu einer Neigung von 40 Grad geeignet. Der Höhenunterschied beträgt dann 3,59 Meter.

Schwankt der schiffbare Pegel um mehr als drei Meter, etwa bei Publikumsstegen,

kann mit dem Einsatz veränderter Gelenkabstände und höherer Stufenzahl reagiert werden.

Für generell tiefere Lagen wird ein gesondertes Austrittspodest angeboten. Grundrisslänge der Treppe liegt zwischen drei und 5,25 Meter. Der „Fahrweg“ für die Treppe beträgt 2,25 Meter. Bei Hochwasser (Neigung unter sieben Grad) muss die Treppe gesperrt werden. Unterseitige Gelenke gleiten auf der am Anleger befestigten Rolle, werden angehoben, schützen sich selbst.

Der Vorteil dieser Treppe sind die immer waagrecht angeordneten Stufen. Es gibt keine Schräge und die Gefahr des Ab- und Ausrutschens besteht nicht. Für die Nutzung mit Kinderwagen oder Rollstühlen ist dagegen die dadurch nicht vorhandene durchgehende Auftrittfläche ein Nachteil. Deshalb empfiehlt es sich, direkt mit dem Hersteller in Kontakt zu treten, um die individuelle Nutzung an bestimmten Liegeflächen abzuklären.

Kontakt: info@safestairs.de



Das Modell der flexiblen Hafentreppe mit ihren Möglichkeiten war auf der Messe A+A in Düsseldorf zu sehen.

Monatelange Sperrung führte zur Abwanderung Kanalbruch: Gewerbe muss mit Millionenschaden fertig werden

350 Schiffe waren es wohl, die auf dem DEK festsaßen. Der Großteil vor Olfen, der andere Teil vor und hinter Papenburg. Denn zu allem Unglück mit dem Kanalbruch am 11. Oktober bei Olfen im Münsterland war wenige Tage später weiter nördlich in Niedersachsen bei Papenburg das Frachtschiff „Ilona M“ im Kanal gesunken. Erst nach mehreren Hebeversuchen gelang es, das Schiff zu zersä-

löschen, gingen aber nicht nur Wasserbau-Fachleute an die Arbeit. Auch Mitarbeiter der Staatsanwaltschaft Dortmund ermittelten an dem Kanalabschnitt, um auf die Ursache des einzigartigen Unfalls zu kommen.

Auf die Schäden in Millionenhöhe hat der Bundesverband der Binnenschiffahrt (BDB) in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe hingewiesen. Der Bundesverband in Person von Präsident Heinz Hofmann verknüpfte dies mit einem Appell an den seinerzeit noch amtierenden SPD-Minister, sich gemeinsam mit dem Gewerbe für mehr Finanzmittel für den Erhalt und den Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur einzusetzen. Für die Binnenschiffahrt sei der Schaden, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, auch deshalb so hoch, weil seitens der Verlager ein massiver Abwanderungsprozess auf andere Verkehrsträger erfolgt sei.

Staatsanwälte ermittelten

gen und dann in zwei Teilen zu bergen. Damit wurde zumindest nach einer Woche die Ausweichstrecke wieder frei.

Am leer gelaufenen Stück des Dortmund-Ems-Kanals, an dem Dutzende von Schiffen über Wochen festlagen, während andere wendeten und zum Ausgangshafen zurückfuhren und dort ihre Ladung

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.

★

Die Büroangestellte hat sich beim Aufstehen vom Bürostuhl mit dem Fuß im Kabelgewirr des Computers verfangen, ist auf die Schulter gefallen und hat sich den Kopf am Schrank angestoßen.

★

Beim Lösen des Festmach-Taues durch den Steuermann ist dieses zurück geschlagen und ist ihm dabei ins Gesicht geschlagen. Dabei ist am Oberkiefer ein Zahn bis zum Gaumen abgebrochen und die Oberlippe aufgerissen.

★

Der Schiffsführer befand sich im Laderaum zur Reinigung des Ladebodens. Die Leiter zum Laderaum war gesichert. Beim Ausstieg drehte die Leiter sich etwas und der Schiffsführer verlor das Gleichgewicht und stürzte auf den Ladeboden. Dabei zog er sich einen Fußbruch und Prellungen zu.

★

Um von der Kaianlage auf das Schiff zu gelangen wurde eine Leiter an die Reling des Schiffes angelegt. Zur Befestigung der Leiter stieg ein Mitarbeiter diese hinauf, die durch einen Kollegen gehalten wurde. Bevor die Leiter gesichert war, stieg der Kollege bereits die Leiter hinauf, die nach halber Strecke auf der nassen Kaimauer wegrutschte und auch von dem obenstehenden Mitarbeiter nicht gehalten werden konnte. Der Kollege zog sich bei diesem Sturz Verletzungen zu und musste im Krankenhaus behandelt werden.

★

Der Bootsführer war auf dem See mit seinem Kahn unterwegs als dieses mit dem Ruder in einem Wurzelberg hängen blieb. Dadurch verlor der Bootsführer das Gleichgewicht und stürzte in den Kahn wobei er sich das Knie verdrehte.

★

Der Matrose erledigte Streifarbeiten an Deck. Als er neue Farbe aus dem Herft holte und die Klappe öffnete, wurde diese durch einen starken Windstoß zugeschlagen, wobei die Kante der Klappe den Matrosen am Kopf traf und eine Platzwunde verursachte.

★

Der Steuermann wollte nach dem Ballastpumpen den Schlauch nach hinten ziehen. Beim Rückwärtsgehen stürzte der Steuermann und fiel mit der Brust auf den Dennebaumwinkel.

★

Die Kabinen-Stewardess hat sich beim Reinigen der Duschkabine den Kopf an der Armatur angestoßen und sich dabei eine Risswunde zugezogen.

★

Beim Festmachen des Tankmotorschiffes hat sich das Tau verklemmt und hat dann einen Schlag auf den Daumen verursacht. Ein Bruch des Daumens war die Folge.

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

Bildnachweis:
Seite 1: Titelfoto: Merges Verlag, HD-Image, Heidelberg

Gefahr Hängetrauma Auffanggurte sind risikoreich – es droht Kreislaufkollaps

Bei bestimmten Arbeiten an Benbords oder im Laderaum bietet ein Auffanggurt für Binnenschiffer einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Er verhindert bei einem Sturz oder Fall Brüche und Prellungen oder sogar noch schwere Verletzungen. Allerdings bedeutet er für den Menschen im Gurt unter bestimmten Bedingungen auch eine Gefahr: Es droht ihm ein Hängetrauma mit Kreislaufzusammenbruch bis zur Bewusstlosigkeit und Tod.

Der französische Mediziner und Höhlenforscher Dr. Maurice Amphoux, Entdecker des Hängetraumas, berief sich auf Todesfälle unter Höhlenforschern: Diese hatten nach glimpflich verlaufenem Absturz länger bewegungslos im Rettungsgurt gehangen und waren beim Eintreffen der Retter entweder schon tot oder starben kurz darauf am Kreislaufschock.

Bei intensiv-medizinisch überwachten Hängeversuchen mit Freiwilligen wies Amphoux in den 70-er Jahren seine Behauptung nach. Alle Versuche wurden wegen Bewusstlosigkeit der Testpersonen abgebrochen. Bei einem Arbeiter, der vor dem Hochregallager oder im Silo frei

und aufrecht in der Luft hängt, lastet das Eigengewicht auf den Gurten, an den Beinen und am Gesäß.

Der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) in Duisburg erklärt: „Durch das Abschnüren der Beingurte im Oberschenkelbereich und durch die fehlende Muskelpumpe der Beinmuskulatur (kein Widerstand unter den Füßen) kommt es zur Be-

Weniger Blut zum Herz

hinderung des Blutrückflusses aus den Beinen. Das Blutangebot an das Herz wird vermindert.“ Folge: Starker Blutdruckabfall (um 30% nach drei Minuten), Bewusstseinsverlust, Schockgefahr, akuter Herztod.

Wichtig ist deshalb die richtige Erste Hilfe: Schnellstmögliche Befreiung des Hängenden, keine Schockflachlage, da sonst ein Kreislaufzusammenbruch droht. Stattdessen: Den Oberkörper hoch lagern oder Kauerstellung einnehmen. Bei Ausfall der Vitalfunktionen besteht Reanimationspflicht, also einen Arzt rufen und bis zu dessen Eintreffen den Verletzten wiederbeleben.

Unterausschuss berät Vorstand und Vertreterversammlung Auf Arbeitsschutz konzentriert

Vorstand und Vertreterversammlung der BGF wurden in diesem Sommer neu gewählt. Die Gremien haben sich Anfang Oktober konstituiert. Die in der Selbstverwaltung zu treffenden Entscheidungen werden in verschiedenen Ausschüssen vorbereitet.

Zu diesen Ausschüssen zählen die Arbeitssicherheitsausschüsse (ASA – nicht zu verwechseln mit dem Arbeitsschutzausschuss in Betrieben mit mehr als 20 Beschäftigten, der die gleiche Abkürzung hat); Vorstand und Vertreterversammlung bilden jeweils einen, sie tagen jedoch gemeinsam. Die ASA befassen sich mit allen in der BGF anfallenden Fragen zu Unfallverhütung und Gesundheitsschutz, beraten diese und geben dann Empfehlungen an Vorstand und/oder Vertreterversammlung für bestimmte Entscheidungen. Schon während der Verwaltungsgemeinschaft aus BSBG und BGF hatten beide Berufsgenossenschaften beschlossen, einen Unterausschuss Binnenschiffahrt einzurichten, der sich den spezifischen Fragen zum Arbeitsschutz in den Betrieben der Binnenschiffahrt widmet. Dieser Unterausschuss ist der Nachfolger des Präventions-

ausschusses der BSBG. Nun wurde er neu besetzt. Auf zwei Sitzungen im März und September 2005 hat sich der Unterausschuss bisher u.a. mit folgenden Themen befasst:

- Betreuung der Partikulierbetriebe und der übrigen Kleinbetriebe der Binnenschiffahrt im Rahmen der UVV „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicher-

heit“, hier insbesondere Alternativmodelle;

- Berücksichtigung der Belange der Binnenschiffahrt im Entwurf der UVV „Verkehr“;
- Maßnahmen zur Verhütung von Ertrinkungsunfällen (Schulungsmaßnahmen, Informationen, Neugestaltung der Schleusentafeln usw.);
- UVVen für die Binnenschiffahrt (Bordexemplar);
- Arbeitsschutzvorschriften in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung;
- neue staatliche Verkehrsvorschriften für Binnenschiffe zum 1. 1. 2006;
- Entwurf der europäischen Norm über Steuerhäuser.

Die aus diesen Beratungen entwickelten Initiativen haben gemeinsam zum Ziel, den in den letzten Jahren erreichten starken Rückgang der Unfälle in Binnenschiffahrtbetrieben weiter fortzusetzen.

Der „neue“ Unterausschuss Binnenschiffahrt wird erstmals Anfang 2006 zusammen treten. Ihm gehören je fünf Vertreter auf Arbeitnehmerseite und Arbeitgeberseite an, und zwar für die Arbeitnehmer: F. Herdegen, Deutsche Binnenreederei Berlin, A. Peskanov, Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt Köln, K. M. Schaefer, RSB Logistic Frechen, G. Schröders, Dettmer Reederei Duisburg, K. Wolter, Vopak Mineraloil Hamburg.

Für die Arbeitgeber sind vertreten: K. Duller, MSG Würzburg, Dr. D. Postel, Lehnkering Reederei Duisburg, J. Sabotinski, Imperial Schiffahrt, Duisburg, W. Schröder, Deutsche Binnenreederei Berlin, T. Miebach, Lux-Werft Niederkassel.

Immer flach lagern – bei Unterkühlung nur vorsichtig erwärmen

Wenn die körpereigene Wärmeproduktion geringer ist als die Wärmeabgabe, tritt eine Unterkühlung ein. Ursachen hierfür können sein: ein Sturz ins Wasser, der Aufenthalt in kalter Umgebung oder auch ein Lawinenunfall. Eine zusätzliche Gefährdung besteht bei nasser Kleidung, körperlicher Überanstrengung oder Schock.

Es gibt drei Stadien der Unterkühlung. Bei einer Körpertemperatur zwischen 37°C und 34°C befindet sich der Mensch im Abwehrstadium. Der Körper versucht die Temperatur konstant zu halten, indem sich die Blutgefäße in der Peripherie, also in den äußeren Körperregionen, zusammenziehen.

Durch die Reduzierung der Durchblutung der äußeren Körperregionen entsteht eine „Schale“, in der das kalte Blut verbleibt. Das Abwehrstadium erkennt man an der kalten, blassen Haut, die eventuell bläulich gefärbt ist und der blauen Lippen. Der Puls und die Atmung sind schnell, der Unterkühlte ist psychisch erregt und zittert vor Kälte. Es treten Schmerzen an den Gliedmaßen auf.

Durch richtige Erste-Hilfe-Maßnahmen und schnelle ärztliche Versorgung hat der Betroffene in diesem Stadium große Chancen zu überleben. Die Maßnahmen der Ersten Hilfe in diesem Fall sind: 1. Notruf veranlassen,

2. den Betroffenen wenn möglich in einem Raum mit Zimmertemperatur ruhig und vor allem flach lagern, 3. wenig bewegen, 4. vorsichtig entkleiden, sofern der Betroffene noch zittert, 5. mit trockenen Decken zudecken bzw. einwickeln, 6. bei anhaltendem Bewusstsein warme gezuckerte Getränke geben, keinen Alkohol, und 7. ständige Kontrolle der Vitalfunktionen.

starre, an der oberflächlichen Atmung und dem immer langsamer werdenden, unregelmäßigen, schwachen Puls bis hin zu Herzrhythmusstörungen. Wird der Unterkühlte dann ohne ärztliche Kontrolle wieder erwärmt, besteht die Gefahr des „Bergtodes“, nämlich dann, wenn kaltes Blut aus der Körperschale und den Extremitäten zum Herzen fließt und dadurch Herzkammerflimmern verursacht.

In diesem Zustand sind deshalb folgende Erste-Hilfe-Maßnahmen zu beachten: 1. Notruf, 2. keine Entkleidung des Betroffenen wenn kein Kältezittern, 3. Wärmeerhaltung durch entsprechende Decken, 4. keine Aufwärmversuche, 5. bei Herzkreislaufstillstand ggf. Herzlungenwiederbelebung.

Bei allen unterkühlten Personen ist unbedingt auf eine flache Lagerung zu achten, auch bei der Rettung. Weiterhin dürfen sie nie extrem aufgewärmt werden, z.B. durch ein heißes Bad und die Betroffenen dürfen sich nicht bewegen. Jede Bewegung führt dazu, dass das warme Blut aus dem Körperinneren nach außen gepumpt und über die Haut abgegeben wird. Die Unterkühlung würde in diesem Fall fortschreiten. Übrigens: die Unterkühlung setzt im Wasser, bedingt durch 25-mal höhere Wärmeleitfähigkeit, sehr viel schneller ein, als an der Luft.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Sehr vorsichtig sollte man mit dem Wiedererwärmen z.B. mit Hilfe von Wärmflaschen sein und dies nur versuchen, wenn der Zustand dies zulässt. Sollte sich der Betroffene bereits im Lähmungsstadium befinden, dann ganz darauf verzichten.

Diesen Zustand erkennt man an der zunehmenden Bewusstseinsstrübung und der zunehmenden Muskel-

30 Jahre Theaterschiff: Kleinkunst auf hoher See Nachfolger für Christa und Eberhard Möbius

Da wackelt die Bühne im Wellengang, aber die Kulissen bleiben stehen. Das Theaterschiff von Christa und Eberhard Möbius ist seit dem 13. Oktober 1975 auf Fahrt. Da hatte Schauer, Schiffsreiniger und Schauspielregisseur Eberhard Möbius seine schwimmende Bühne zur Jungfernfahrt zur Kieler Woche gesteuert. Der von Möbius in einjähriger Arbeit umgebaute niederländische Frachter „Rita Funck“, Baujahr 1912, hieß nun schlicht „Das Schiff“ und wurde im Lau-

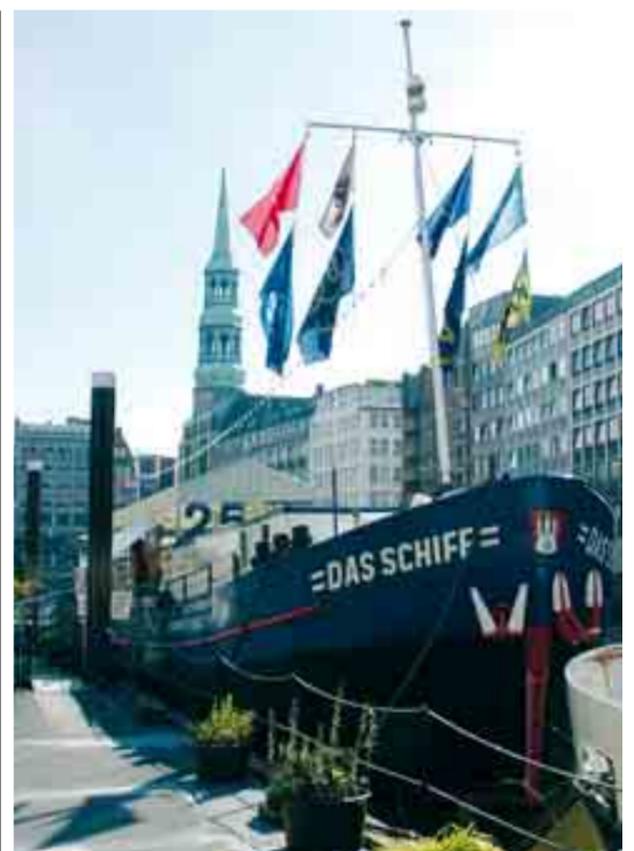
Senta Berger spielte hier

fe der drei Jahrzehnte ein Begriff für See- und Sehleute.

Der Kulturdamper zog Menschen an, war fast immer ausgebucht. Stars wie Uwe Friedrichsen, Senta Berger, Peter Ustinov und Heinz Rennebach spielten und spielten sich hier in die Herzen der Besucher. Das Dauermotto: „Dem Wort eine Heimat geben“.

Ehefrau Christa Möbius war bis 2000 Kostümbildnerin und saß an der Kasse.

Eberhard Möbius zapfte ein kühles Helles, riss die Karten ab und spielte Rollen. Um Kostüme und Ausstattung kümmert sich Christa heute noch. Ihr Mann schreibt Stücke und Szenen. Beide haben sich dem



„Das Schiff“ an seinem festen Liegeplatz.

Erhalt der Einrichtung versprochen.

Anke und Gerd Schlesselmann traten nun die Nachfol-

ge an. Sie sind jung, mutig und kreativ. Möbius: „Der Generationswechsel ist gelungen!“

Info: www.theaterschiff.de

Besondere Gewerbe der BGF

Ein etwas anderes Luftfahrtunternehmen

Wenn man im Hamburger Hafen am Baumwall aufmerksam die Hinweisschilder beachtet, stolpert man ganz sicher über ein grünes Piktogramm mit der Aufschrift „Airport“. Ein Pfeil unter einer Flugzeuggrafik weist den Weg. Über schwankende Pontons versucht man, sich den Pfad zum „Flughafen“ im Seehafen zu bahnen.

Nach 250 Metern über sich auf- und abbewegende Planken erreicht man das Ziel. Tatsächlich ein Luftfahrzeug mitten im Hamburger Hafen.

Es handelt sich um eine Beaver DHC-2 de Havilland von 1962. Ein 9-Zylinder Pratt & Whitney Sternmotor mit satten 450 PS vermag es, dieses Gerät aus dem Wasser in die Lüfte zu heben.

Dabei begann das Geschäft vor ca. 13 Jahren für den Inhaber der Firma „Himmelsschreiber“ mit leichten Hindernissen. Der heute 51-jährige J. Steber war zwar im Besitz einer CPL (commercial pilot license). Dies reichte aber nicht aus, um mit dem Wasserflugzeug im Hafen zu starten

und zu landen. Die zuständigen Behörden erwarteten vielmehr, und das sah man fast als wichtiger an, ein Hafentatort für das Führen von Wasserfahrzeugen im Hafenbecken.

Seit diese letzten Hürden aus dem Weg geräumt waren, begann das Geschäft mit Rundflügen über die Hansestadt Hamburg.

Je nach Abfluggewicht kann der Pilot zwischen fünf und sieben Passagiere an Bord nehmen. Ein Platz steht sogar auf dem Sitz des Co-Piloten zur Verfügung. Vor dem Start muss jeder Fluggast wie auch der Pilot eine Rettungsweste anlegen, denn für kurze Zeit



Mitten im Seehafen, ein Wasserfahr-/flugzeug der besonderen Art: die Beaver DHC-2.

Rettungsweste für Passagiere

ist man ja ein Wasserfahrzeug! Mit dem maximalen Abfluggewicht von 2.350 kg beginnt dann der Startvorgang im Hansahafen – etwas abseits der Hauptfahrlinie für die echten Schiffe.

Bei einer Reisegeschwindigkeit von max. 220 km/h können sich die Fluggäste die Stadt dann von oben ansehen. Ein tolles Erlebnis, sagen die meisten, denn in einem Was-

serflugzeug abzuheben, ist schon etwas anderes als mit dem Großraumjet in den Urlaub zu fliegen.

Neben dem Anleger für die Beaver DHC-2 de Havilland befindet sich auch ein schwimmendes Büro. Hier sitzt eine freundliche junge Dame und sorgt dafür, dass alles reibungslos abläuft. Schon am frühen Morgen fährt sie mit dem betriebseigenen Boot über zum Anleger, um den Flugkraftstoff (AVGAS 100 LL)

in 20-Literkanistern (in der Regel bis zu zehn Stück) zum „Flughafen“ zu bringen. Aufgrund der Tragflächen kann das Wasserflugzeug nicht am Hafentatort anlegen, und hier gäbe es auch nicht den richtigen Kraftstoff! Weiterhin koordiniert die Flugleiterin die Flugtermine, kassiert die Flugpreise, sorgt für das leibliche Wohl der Fluggäste und achtet besonders darauf, dass die Passagiere bis zum Abflug alles richtig machen.

Von Mitte März bis Anfang Dezember können Interessierte in diesem außergewöhnlichen Wasserflugzeug mitfliegen.

„Winterschlaf“ ab Dezember

gen. Dann wird das Gerät wie in jedem Winter mit dem Kran aus dem Wasser geholt und in der Norderwerft für die kommende Saison technisch geprüft und instand gesetzt.



Wer seinen Augen nicht traut, verpasst eine Rarität: Den Airport im Seehafen.

Eine scharfe Kurve kam herangeflogen, aber Erich Singbeil drückte den Fuß aufs Gaspedal, so fest er nur konnte. Der eben aus der Not heraus gestohlene Wagen älterer Bauart schoss in die Biegung. Die Reifen heulten, und das Auto geriet in eine gefährliche Schräglage. Die Innenräder hoben sich vom Asphalt, und nur mit größter Mühe gelang es Singbeil, das Fahrzeug auf der Fahrbahn zu halten. Endlich war er wieder auf gerader Strecke und damit in der Lage, sich den Schweiß von der Stirn zu wischen.

Mehr als einmal zuckte seine Hand nach dem Mobiltelefon, aber er zog sie jedes Mal wieder zurück. Ein Anruf war jetzt einfach zu gefährlich. Schon der kleinste Funke konnte eine Katastrophe heraufbeschwören.

Je näher er seinem Wohnhaus kam, desto schneller schlug sein Herz. Würde er nur noch einen Haufen rauchender Trümmer vorfinden? Würde gerade jetzt, wo er in seine Straße einbog, ein gewaltiger Feuerball alles vernichten, was ihm lieb und teuer war?

„Du willst uns also nichts erzählen?“, fragte der Dicke, den sie Alex nannten, und verzog das Gesicht zu einer grässlichen Fratze. Das war vor ungefähr anderthalb Stunden gewesen.

Singbeil schüttelte den Kopf. Er hatte drei Jahre lang an einem Verfahren gearbeitet, das es erlaubte, die gesamte Technik eines Wohnhauses aus der Ferne zu steuern. Heizung, Kühlschrank, Waschmaschine, ja selbst das Licht sollte jedermann auf ganz einfache Art und Weise von überall her regeln, ein- und ausschalten

können. Er hatte sein gesamtes Geld und ungeheuer viel Kraft in dieses Projekt investiert, und nichts würde ihn dazu bringen, diesen Verbrechern, die ihn sonst wohin verschleppt hatten, den Aufbewahrungsort der entsprechenden Unterlagen zu verraten.

„Na gut“, sagte Alex. „Ich verstehe ja, dass es dir schwer fällt. Leider können wir uns da aber keine Rücksichtnahme leisten. Wir bekommen Geld, wenn wir die Unterlagen beschaffen, sehr viel Geld, und darauf können wir nicht verzichten. Die Welt ist schlecht.“

Ob die Welt im Ganzen schlecht war, darüber konnte man sich streiten. Alex und seine beiden finsternen Komplizen waren es jedenfalls ganz bestimmt.

„Hör mir gut zu“, ließ sich Alex wieder vernehmen. „Bei dir zu Hause ist im Moment ein Kumpel von uns. Der hat eine Uniform von den Stadtwerken an und wird deiner Frau erzählen, dass er im Keller was am Gasanschluss regeln muss. Und genau das wird er auch tun: Er wird dafür sorgen, dass ab jetzt Gas auströmt. Nicht viel, aber es genügt, dein Häuschen in den nächsten neunzig oder hundert Minuten in eine Bombe zu verwandeln. Dann reicht ein Telefonanruf, ein Druck auf den Lichtschalter, ein was weiß-ich, und ... Bumm!“

Alex erläuterte ein paar technische Details, die Singbeil zeigte, dass seine Drohungen kein leeres Gerede waren. Dem Mann brach der kalte Schweiß aus, und der Atem blieb ihm weg.

„Sobald wir die Unterlagen haben, bist du frei und kannst



Wettlauf mit dem Tod

VON HANS-JÜRGEN ZIETZ

deine Familie retten. Je länger du dir Zeit lässt, desto größer ist die Gefahr ...“

Singbeil drohten die Sinne zu schwinden in Anbetracht des furchtbaren Dilemmas, in dem er sich befand. Was sollte er nur tun?

„Sie sind im Stahlschrank“, presste er schließlich mit tonloser Stimme hervor.

„In welchem Stahlschrank?“

„In dem Haus, das wir als Demonstrationsobjekt hergerichtet haben und wo sich auch mein Büro befindet, gibt es einen versteckten Wandtresor.“ Singbeil beschrieb, wo er zu finden sei. „Um ihn zu öffnen, braucht man allerdings zwei Schlüssel

gleichzeitig: Meinen und den meines Partners.“

Alex fluchte und dachte einen Augenblick nach, dann sagte er: „Ist mir zu riskant, noch jemanden mit reinzuziehen. Wir kriegen den Tresor auch so auf. Wird allerdings ein bisschen dauern. Wenn du Glück hast, sind wir fertig, bevor deine Familie gegrillt wird. Wenn du Pech hast ...“

Sie hatten Singbeil zurückgelassen, gefesselt mit einer gefundenen Paketschnur. Für einen normalen Ingenieur hätte das sicherlich auch gereicht, aber Singbeil suchte seit Jahren regelmäßig körperlichen Ausgleich zu seiner geistigen Tätigkeit, und zwar im besten Fitness-Studio der Stadt. Den

daraus resultierenden Bärenkräften, die sich jetzt durch die Verzweiflung noch verdoppelten, war die Schnur nicht gewachsen. Lange, viel zu lange hatte er zerran müssen, aber schließlich war das Ding gerissen.

Da! Da war das Haus! Es sah intakt und unbeschädigt aus, eigentlich genauso wie immer. Mit quietschenden Reifen brachte Singbeil den Wagen zum Stehen. Er riss die Tür auf, sprang heraus und raste auf die Haustür zu. Mit zitternden Fingern schob er den Schlüssel ins Schloss, drehte ihn und stieß die Tür nach innen.

Das Erste, was er sah, war seine Tochter, die gerade in der Diele das Licht anmachen wollte. „Nein!“, schrie er, sprang nach vorne und riss das erschrockene Mädchen zu Boden. Das Kind schrie auf, denn Singbeil war im Moment nicht in der Lage, seine beträchtliche Körperkraft angemessen zu dosieren. Er kümmernte sich auch gar nicht weiter um das Gebrüll, sondern schrie seinerseits: „Raus! Sofort alle nach draußen! Merkt ihr nicht, dass es nach Gas riecht?“

Wenige Sekunden später befand sich die gesamte Familie Singbeil außerhalb des Hauses und damit in Sicherheit. Nur langsam wollte sich Singbeils Atem beruhigen, nur langsam kam er wieder in die Lage, klare Gedanken fassen zu können.

Er holte das Handy aus dem Wagen, rief Feuerwehr und Stadtwerke an und außerdem die Polizei. Trotzdem ließ ihn die Anspannung nicht los. Er hatte das deutliche Gefühl, dass die Verbrecher ihr Ziel erreichen würden, bevor die

Polizei am Ort des Geschehens sein konnte. Eine Annahme, die sich später als gerechtfertigt erweisen sollte. Dann waren die Früchte seiner Arbeit dahin, und er ... Nein! Das durfte nicht geschehen!

Plötzlich fiel ihm etwas ein. Natürlich! Er holte seinen tragbaren Computer aus dem Auto, verband ihn mit dem Handy und startete dann die Software, die das Kernstück seiner Erfindungen ausmachte.

„Was wird das?“, fragte Singbeils Frau, immer noch kreidebleich vor Schreck.

„Ich werde den Burschen jetzt die Funktionstüchtigkeit meiner Technik demonstrieren“, erklärte Singbeil mit einem bösen Grinsen. „So, da haben wir die offiziellen Funktionen ... Licht, Kühlschrank, Heizung ... und hier sind ein paar Spielereien, natürlich gut versteckt und eigentlich nur für Testzwecke gedacht.“

Singbeil suchte einen Moment, dann hatte er gefunden, was er suchte: „Aha. Hier kann man den Stahlmantel des Tresors an das Stromnetz anschließen. Sogar die Stromstärke lässt sich einstellen. Na ja, nehmen wir mal ein Mittelmaß, schließlich wollen wir die Leute nicht umbringen ...“

Beim Eintreffen der Polizei lagen zwei der drei Verbrecher betäubt vor dem Tresor, der übrigens schon so gut wie offen war. Und der Dritte war zwar geflüchtet, konnte aber wenige Stunden später gefasst werden.

„Heute Abend gehen wir essen!“, verkündete Singbeil, als der Horror endlich vorbei war. „Um nichts in der Welt möchte ich, dass jetzt jemand den Gasherd anstellt!“