

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

Auffällige Farben machen Unterkanten von Brücken sicherer

Hinterher lässt es sich oft nicht eindeutig beantworten, warum es zum Zusammenstoß zwischen Schiff und Brücke gekommen ist. Gemeint sind die Kollisionen zwischen Steuerhaus oder Aufbauten und Brückenunterkante. Wie im letzten Jahr auf dem Rhein-Herne-Kanal in Duisburg, als ein Binnenschiffer mit hochragendem Steuerhaus voll eine Brücke rammte. Der Kapitän kam zu Tode. Ein großer Sicherheitsgewinn wären auffällig gekennzeichnete oder beleuchtete Unterkanten von Brücken.

Die Binnenschifffahrt lebt von und mit Brücken. Es gibt Kanalüberquerungen von einem anderen Fluss oder von einer Straße, wie auch unzählige Brücken während einer Reise unterfahren werden. Und die Binnenschifffahrt ist Transporteur von Stahl, Baustoffen oder ganzen Brückenteilen. Dabei haben die meisten Brücken eine Höhe, die Fahrzeugen keinerlei Probleme bereiten. Einige jedoch sind so knapp gehalten, dass es immer wieder zu Kollisionen zwischen Schiff und Brücke kommt.

Gerade in den letzten Jahren tauchen gehäuft Meldungen in Zeitschriften und eingehenden Unfallanzeigen auf, in denen von diesen „Zusammenreffen“ die Rede ist. Zum großen Teil enden diese Havarien mit Sachschäden – teuer, aber wiederherstellbar. Anders sieht es bei Personenschäden aus, leider gab es wie genannt auch schon Todesfälle.

Gefahren entstehen auch bei normaler Vorausfahrt entweder bei hochwasserführenden Flüssen oder insbesondere auf stauregulierten Kanälen. Jeder verantwortungsvolle Schiffsführer erkundigt sich vor Fahrtantritt nach den Durchfahrthöhen der vor ihm liegenden Brücken. Hochwasser, Tide, Windstau oder Bauarbeiten können zu Einschränkungen der Durchfahrthöhen führen. Das ist jedem bekannt und wird auch eingeplant.

Etwas anders sieht es vor allem in den deutschen Kanälen aus. Manche Schiffseigner tasten sich mit den Fixpunkthöhen ihrer Fahrzeuge immer wieder an das „noch Machbare“ heran. Von Durchfahrthöhen in früheren Jahren von 3,80 Meter spricht heute kaum noch jemand. 4,50 Meter sind z.B. im Rhein-Herne-Kanal Standard, 5,50 bis 6 Meter wohl eher erwünscht. Wünschenswert wäre vielerorts eine zügige Erhöhung der Brückendurchfahrthöhen.

Bis dahin sollten aber, dies trifft besonders auf Bahnbrücken zu, die Unterkanten der Brücken „sichtbar“ gekennzeichnet und/oder entsprechend beleuchtet werden. Die teilweise vorhandenen Anstriche einiger Brücken erinnern eher an die Tarnfarbe von Bundeswehrpanzern als an auffällige Kennzeichnung. Gelb/Schwarze Markierungen oder auch Reflexionsstreifen, wie sie auch auf Autostraßen üblich sind, würden schon ein wesentlich höheres Maß an Sicherheit bringen. Auf ein Hindernis, das frühzeitig erkannt wird, kann der Fahrensmann besser reagieren.

Gepaart mit verantwortungsbewusstem Kalkulieren der Fixpunkthöhe könnten einige Havarien und Unfälle vermieden werden. Die Kosten für das Kennzeichnen dieser Brücken sollten schon aufzubringen sein.

Bundesverdienstkreuz für Klaus Peter Röskes

Klaus Peter Röskes, der alternierende Vorsitzende des Vorstandes der BGF, wurde im Januar mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande geehrt. Der Bundespräsident würdigte damit die besonderen Verdienste von Klaus Peter Röskes als Unternehmer, aber auch sein vielfältiges ehrenamtliches Engagement.

K. P. Röskes engagiert sich aktiv in der Gewerbe- und Sozialpolitik. 1993 wurde er Vorstandsmitglied beim Verband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Als Vorsitzender des Vorstandes der BGF war er maßgebend an der Fusion mit der BSBG beteiligt. Auch im Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, im Deutschen Verkehrssicherheitsrat und im Arbeitgeberverband des Verkehrsgewerbes Nordrhein arbeitet er aktiv mit.

Sitzung 1/2006 der Vertreterversammlung

Die Sitzung der Vertreterversammlung 1/2006 der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am **Mittwoch, dem 24. Mai 2006 um 9.00 Uhr im Steigenberger Hotel Remarque, Natruer-Tor-Wall 1, in 49076 Osnabrück.** Die Sitzung ist öffentlich.

Aus dem Inhalt:

- Neue Ausbildungsordnung
- Gefährdungsbeurteilung
- Explosionsfähige Gemische vermeiden
- Berufskolleg auf der „boot“



Binnenschiffe fahren (fast) immer

Im vergangenen Winter war die Schifffahrt an vielen Stellen durch das Eis behindert. Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsämter wie der Eisbrecher „Oderberg“ des WSA-Berlin, sorgten kontinuierlich dafür, dass die Wasserstraßen (hier zwischen dem Hafen Königs Wusterhausen und dem Heizkraftwerk Klingenberg) für Schubverbände zur Versorgung mit Kohle befahrbar blieben. Eine extreme Herausforderung für die Mannschaften und die Fahrzeuge.

Teile der Rhein-Fahrrinne bald Naturschutzgebiet

EU-Anmeldung – BDB: „Nicht nachvollziehbar“

Nur hinauszögern, aber nicht verhindern konnten die Fachverbände des Binnenschiffahrtsgewerbes die Einstufung des unteren Rheins als Naturschutzgebiet. Die Diskussion über diese von der EU betriebene Maßnahme ist Jahre alt. Im Januar beschloss nun die NRW-Landesregierung, Teile der Fahrrinne des Rheins als Naturschutzgebiet anzumelden.

Hintergrund ist das oft genannte EU-Programm Fauna, Flora, Habitat (FFH). Die Landesregierung in Düsseldorf erklärte, der Grund für die Anmeldung von Teilen der Fahrrinne des Rheins zwischen Bad Honnef und Emmerich sei das laufende Zwangsgeldverfahren der EU gegen Deutschland wegen unzureichender Meldungen. Mit ihrem Beschluss folge die NRW-Regierung den Aufforderungen der EU „zeitgerecht und wende so Strafzahlungen ab“. Wie NRW-Umweltminister Eckhard Uhlenberg weiter mitteilte, habe die EU-Kommission in Brüssel die

Erweiterung des bestehenden FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ für einige Wanderfischarten gefordert. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in Duisburg reagierte mit massiver Kritik. Die Entscheidung der NRW-Landesregierung sei „nicht nachvollziehbar“. Der BDB habe bereits vor drei Jahren gemeinsam mit der damaligen NRW-Umweltministerin Höhn darauf gedrungen, lediglich die Flächen jenseits der Fahrrinne als Naturschutzflächen auszuweisen. Bei einer An-

hörung im Januar in Düsseldorf habe man nochmals für diese Lösung gefochten.

Denn die Meldung auch der Fahrrinne des Rheins als FFH-Gebiet führe zu erheblichen negativen Folgen. Wie BDB-Präsident Heinz Hofmann sagte, würden damit künftige Ausbaumaßnahmen am Rhein erschwert. Die bei den Industrie- und Handelskammern in NRW bestehende „Arbeitsgemeinschaft FFH im Rhein“ unter Leitung der IHK Duisburg erklärte nach dem Beschluss der Landesregierung, dieser sei „übereilt und an der rationalen Lösung vorbei“.



Auch der wachsende Containerumschlag spielt in der Ausbildung eine Rolle.

Moderne Technik gehört jetzt dazu

Berufsbild ins 21. Jahrhundert geholt

Binnenschifffahrt vor 60 Jahren, das war viel Handarbeit. Dabei waren handwerkliches Geschick und Kraft gefragt. Moderne Kommunikationsmittel oder die Einbindung in logistische Ketten waren noch nicht einmal Zukunftsmusik. Im 21. Jahrhundert ist dies ganz anders. Die Binnenschifffahrt hat sich verändert und ist fachlich-inhaltlich mit der Zeit gegangen. Nun wurde auch das bestehende Berufsbild „Binnenschiffer/Binnenschifferin“ modernisiert. Denn das „alte Berufsbild“ des Binnenschiffers stammte noch aus dem Jahr 1940.

Die Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin erfolgt weiterhin im dualen System. Also an den Ausbildungsstellen Betrieb und Be-

rufsschule. Allerdings wurde bei der Formulierung des neuen Berufsbildes den Erfordernissen einer zeitgemäßen und zukunftsorientierten Schifffahrt entsprochen. Dabei wurde berücksichtigt, dass sich die gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse, unter denen die Ausbildung und Berufsausübung erfolgt, seit der letzten Formulierung eines Berufsbildes grundlegend gewandelt haben.

Aber auch die Veränderungen im Binnenschiffahrtsgewerbe wurden berücksichtigt. Zu nennen sind hier vor allem die Motorisierung, Veränderung bei den Betriebsformen, neue Konzeptionen im Schiffbau, sowie die Durchdringung der Binnenschifffahrt mit modernen nauti-

schen Führungstechniken und die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien.

Diese Veränderungen haben unmittelbaren Einfluss auf die Tätigkeiten in der Schifffahrt und wurden im neuen Berufsbild berücksichtigt. Zurückgetreten gegenüber der alten Ausbildung sind die handwerklichen Fähigkeiten. Neu hinzugekommen sind stattdessen die Gebiete Information und Kommunikation. Die Logistik ist heute in der Binnenschifffahrt ebenfalls von zunehmender Bedeutung und deshalb im Ausbildungsberufsbild enthalten.

Wichtige Inhalte sind Grundlagen der Sicherheit und des Gesundheitsschutz an Bord, sowie der Umweltschutz.

Hallo Fahrensleute!

Neustart in den Frühling

Das Jahr ist bereits einige Monate alt und mit ihm viele der guten Vorsätze, die wir zu Silvester gefasst haben. Hand aufs Herz, was ist bei Ihnen daraus geworden? Ist die letzte Zigarette wirklich die letzte geblieben? Und der Wunsch, sich mehr zu bewegen? Oder gesünder zu essen? Sind Sie am Ende doch der kalten und ungemütlichen Jahreszeit zum Opfer gefallen, in der es doch in der warmen Stube und mit einem Glas Rotwein am gemütlichsten ist?

Keine Angst, ich will Ihnen deswegen jetzt kein schlechtes Gewissen einreden. Aber eigentlich ist der Frühling ein guter Anlass, es noch einmal zu versuchen.

Mit dem Rauchen aufzuhören ist schwer, ohne Frage. Aber Nichtrauchen hat auch eine Menge Vorteile: Sie tun etwas für Ihre Gesundheit, Sie sparen eine Menge Geld, Sie sind fitter und Ihre Kleidung, Haare, Wohnung riechen nie wieder nach Rauch. Wählen Sie als Starttermin nicht gerade eine stressige Arbeitswoche, sondern wählen Sie einen Termin, in der Sie kritischen Situationen aus dem Weg gehen können, vielleicht eine Freischicht, in der Sie entspannt sind und alternative Aktivitäten wählen können.

Apropos Alternativen: Bewegen Sie sich, möglichst an der frischen Luft. Dies lenkt von der Lust auf eine Zigarette ab. Lassen Sie sich helfen: Informieren Sie Freunde und die Familie, damit die Sie nicht verführen. Und lassen Sie sich nicht entmutigen. Rückfälle sind normal und kein Grund, das Vorhaben ganz abbrechen. Belohnen Sie

sich für Standfestigkeit. Gönnen Sie sich eine Kleinigkeit – das Geld dazu sparen Sie ja.

Auch für den Vorsatz abzunehmen ist das Frühjahr eine gute Zeit. Im Gegensatz zum Rauchen, bei dem Sie aber auf das Laster ganz verzichten sollten, helfen bei der Ernährungsumstellung auch kleine Schritte. Sie müssen jetzt



nicht komplett auf Genuss verzichten. Aber etwas weniger Fett, dafür das richtige, mehr Gemüse und Sie sind schon auf dem richtigen Weg. Für viele gewohnte Lebensmittel gibt es auch Alternativen, die nicht schlechter schmecken.

Ersetzen Sie zum Beispiel die Pommes zum Hauptgang durch Reis oder Salzkartoffeln, oder die Leberwurst auf dem Brötchen gegen Schinken ohne Fettrand. Zumindest die Butter unter der Leberwurst muss nicht sein. Bei manchen Mahlzeiten helfen auch kleine Tricks: Butter lässt sich leicht durch Frischkäse ersetzen, unter der Marmelade auf dem Frühstücksbrötchen schmeckt auch Magerquark und wenn Sie den Toast abkühlen lassen, dann saugt er sich mit deutlich weniger Butter voll. Auch zum Fett in Salatsaucen gibt es magerere Alternativen: Joghurt, dressing oder Senf zum Beispiel.

Und vielen hilft es auch, das Öl mit einem Löffel abzumessen, anstatt es einfach aus der Flasche in die Sauce zu gießen. Und wenn Sie Lust auf Süßes haben, gönnen Sie sich ein Stück Schokolade, vielleicht eine der neuen Kreationen und genießen Sie es. Das ist allemal besser als der ständige Griff in den Kühlschrank, bei dem am Ende die Tafel Schokolade auch leer, dafür das schlechte Gewissen da ist. Dies gilt auch für das Stück Kuchen am Nachmittag. Auch hierfür gibt es Alternativen: Blechkuchen statt Sahneteilchen sind kalorienärmer.

Und zum Schluss noch ein Wort zur Bewegung. Auch da haben Sie's versucht und sind rückfällig geworden? Vielleicht war es nicht die richtige Sportart, die Sie ausprobiert haben? Oder Sie haben keine Zeit für regelmäßigen Sport? Dann nutzen Sie im Alltag jede Gelegenheit. Lassen Sie Fahrstühle links liegen und nutzen Sie die Treppe. Gehen Sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Einkaufen, gehen Sie auf dem Weg zum Bahnhof eine Haltestelle zu Fuß. Auch ein kurzer Spaziergang ist besser als keiner. Und ein kleiner Stepper hat auch an Bord Platz. Vielleicht nehmen Sie sich in den nächsten Wochen vor, zumindest die Nachrichten immer in Bewegung zu sehen. Möglichkeiten ohne viel Aufwand, mit seinen guten Vorsätzen anzufangen, gibt es viele. Suchen Sie sich eine aus und starten Sie.

Einen schönen Frühling wünscht Ihnen

Brigitte



Mit dieser Form des Propellers wird der Wirkungsgrad deutlich erhöht.

Ungewöhnliche Form – hohe Leistung

Die Firma Wärtsiljä Propulsion Netherlands B.V. mit ihrem Mannheimer Standort hat zum ersten Mal einen so genannten „Lips-Tip-Rake“-Propeller in eine Binnenschiffsdüse eingebaut. Diese innovative Propellerform, die aussieht, als müssten die Flügel gerichtet werden, hat neben der 3%igen Wirkungsgradver-

besserung zusätzlich eine wesentliche Verbesserung des Schwingungsverhaltens erzeugt. Die Erregung der Außenhaut durch Druckimpulse wurde um ca. 20% vermindert. Dadurch wurde es in der Achterwohneung deutlich ruhiger. Binnenschiffer, die diesen Propeller bisher eingebaut haben, äußerten sich positiv.

NAIADES – Europäisches Aktionsprogramm

Die EU-Kommission hat den Entwurf eines Aktionsprogrammes für die Binnenschiffahrt vorgelegt.

Unter dem Namen NAIADES (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe) werden verschiedene Empfehlungen für Maßnahmen der Gemeinschaft, der Mitgliedsstaaten sowie sonstiger Beteiligter vorgeschlagen. Von den genannten sollen die Maßnahmen des Aktionsplanes auch finanziert werden.

MS Wissenschaft

Auch in diesem Jahr sind Familie Scheubner und die Jenny wieder in Sachen Wissenschaft unterwegs. Wie bereits in den vergangenen Jahren wird die schwimmende Ausstellung wieder auf den deutschen Wasserstraßen unterwegs sein.

Das Thema dieses Jahres ist die Informatik. Informationen zum Fahrplan und den wichtigsten Stationen findet man im Internet: www.informatikjahr.de.

BDB begrüßt Gesetzentwurf

Einfacher und schneller – so soll das Bauen künftig an den deutschen Wasserstraßen möglich sein. Der BDB hat daher den Entwurf zum „Infrastruktur-

planungsbeschleunigungsgesetz“ der Bundesregierung begrüßt. Dies würde den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland international wett-

bewerbsfähiger machen. Das Mittel dazu sollen Erfahrungen aus der Beschleunigung von Verkehrsprojekten in Ostdeutschland sein.



Der neue Hafen (oben links) wird per Stichkanal mit dem Dortmund-Ems-Kanal verbunden.

Eurohafen verbindet den Norden mit Industrieregion Emsland: Optimale Anbindung des Verkehrs

Hart an der Grenze zu den Niederlanden und zentral im Emsland gelegen: der Eurohafen Emsland soll ab 2007 eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bieten.

Die optimale Anbindung an die Autobahn A 31, an die Europastraße E 233 sowie die Bundesstraße B 70 und an die Bundesbahnlinie Köln-Münster-Emden bedeuten eine enge, ideale Verknüpfung des Verkehrsträgers Wasser mit den Ergänzungen Straße und Schiene. Ein Stichkanal führt zum Dortmund-Ems-Kanal.

Der Hafen ist in der Planung für das Großmotorgüterschiff ausgelegt. Auf der 570 Meter großen Kaianlage stehen vier Umschlagplätze zur Verfügung. Außerdem ist ein Dalbenplatz fest eingeplant.

Das Hafenkonzzept, während der intensiven Planungs-

phase ständig durch Gespräche mit Unternehmern auf die Bedürfnisse der Wirtschaft angepasst, ist für den Umschlag von Schütt-, Massen- und Flüssiggütern konzipiert. Auch Container sollen hier gelagert und verladen werden können.

Die Hafenbetriebsfläche grenzt direkt an die Kaimauer an. Ein Teil der Fläche ist dem Umschlag von Schwergütern vorbehalten.

Insgesamt stehen dahinter Grundstücke in der Größe von 23 Hektar für die Ansiedlung von Industrieunternehmen bereit.

Die Gesamtfläche der bereits in der Nachbarschaft des Eurohafens erschlossenen Gewerbe- und Industriegebiete (Städte Haren/Ems, Meppen und Landkreis Emsland) beträgt etwa 450 Hektar.

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen wird mit ihrem zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten bei der Erstellung der Kaianlagen, insbesondere bei der Planung der Zu- und Abgänge, der Festmacheinrichtungen und der Beleuchtung, für die Belange der Binnenschiffer und die Einhaltung der erarbeiteten Normen für Hafenanlagen eintreten.

Neue Ära durch Kugelrad-Antrieb

Leistungsfähiger Antrieb und genaue Beweglichkeit: Das neue Kugelrad-Antriebs-System (KRA), entwickelt von der Firma Delphin-Tec in Andernach, bietet Binnen- und Seeschiffahrt mehrfachen Nutzen.

Den Kern des Systems bildet ein in einen Tunnel eingebauter Rad mit einer Serie von Zähnen. 20 Prozent des im Schiffsboden eingelassenen Rads ragen unter dem Schiffsboden heraus.

Der restliche Radteil liegt im Schiffsinnen. Eine horizontal quer zur Fahrtrichtung angelegte Achse bildet den Dreh-



Das Rad dreht sich in einem Tunnel um eine horizontale Achse.

kern. Um den bewegt sich das Rad. Die Drehung saugt Wasser in den Tunnel.

Der durch Beschleunigung und Ausstoß der Wassermenge in konzentriertem Strom entstehende Druck (Wasser gegen Wasser) bewegt das Schiff – mit höherer Wirkung als durch eine Schiffsschraube oder andere Antriebe.

Der Stahlhohlkörper des Rades garantiert das geringe Gewicht. Die Zähne aus Gummikunststoff brechen bei Überlastung, sind aber einzeln ohne Fahrzeug-Ein-docken austauschbar, ohne

Beschädigung des KRA-Systems und der Antriebstechnik.

Beim endlos-drehbaren Antriebssystem (360 Grad) entfallen Ruderanlage und Wendegeräte. Ein Dieselmotor treibt die Anlage über Kuppelung und Kardanwelle an. Auch der Einsatz von Hydraulik- oder Elektromotor sind machbar.

Der erste Prototyp des KRA-Systems wurde in eine Autofähre auf dem Rhein zusätzlich zum üblichen Antrieb eingebaut. Das Ergebnis: Stärkerer Vortrieb bei gleicher Motor-kraft.



Hier findet der neue Antrieb bereits Anwendung: Fähre auf dem Rhein.

● **Beurteilung der Gefährdung**

● **Maßnahmen festlegen**

● **Vorgehen eigenverantwortlich**

So wird Arbeitsschutz erreicht

Im Laufe der letzten Jahre hat es eine Änderung in der Philosophie des Arbeitsschutzes gegeben. Früher wurde das Arbeitsschutzniveau dadurch sichergestellt, dass die Vorschriften möglichst genaue und detaillierte Vorgaben gemacht haben. Heute werden stattdessen in vielen Vorschriften die Schutzziele genannt, und der Unternehmer muss eigenverantwortlich sicherstellen, dass diese Ziele erreicht werden.

Ein wichtiges Instrumentarium in diesem Zusammenhang ist die Gefährdungsbeurteilung. Sie ist in § 5 des Arbeitsschutzgesetzes genannt. Danach muss jeder Unternehmer in seinem Betrieb eine Beurteilung der Gefährdungen vornehmen. Sie soll die Eigenverantwortlichkeit des Unternehmers auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes stärken. Die Gefährdungsbeurteilung ist die betriebliche Grundlage für eine systematische Prävention mit dem Ziel Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu reduzieren und die Arbeit menschengerecht zu gestalten.

Sie ist die Voraussetzung dafür, dass Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe, Arbeitsverfahren, Arbeitsplätze und Arbeitsabläufe so optimiert werden, dass technische Mängel, Organisationsmängel und Fehlverhalten verringert werden. Sie hilft zu entscheiden, wo und in welchem Umfang und mit welcher Dringlichkeit welche Maßnahmen erforderlich sind. Die Informationen aus den Ergebnissen der Beurteilung und über die getroffenen Maßnahmen helfen den Beschäftigten, sich sicherheits- und gesundheitsgerecht zu verhalten. Für die Informationsweitergabe eignen sich in diesem Zusammenhang Betriebsanweisungen und Unterweisungen.

Neben der bereits erwähnten gesetzlichen Basis, dem Arbeitsschutzgesetz, ist das Thema Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation auch in der UVV „Grundsätze der Prävention“ enthalten. Die dazu gehörenden Erläuterungen in der BG-Regel mit dem glei-

chen Namen gibt Hilfestellung. Darüber hinaus geben eine Reihe weiterer Vorschriften im deutschen Arbeitsschutzrecht spezielle Festlegungen zur Gefährdungsbeurteilung und deren Dokumentation.

Zu nennen sind hier:

- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV);
- Gefahrstoffverordnung (GefStoffV).

In der Gefahrstoffverordnung heißt es zum Beispiel: Der Arbeitgeber darf eine Tätigkeit mit Gefahrstoffen (man denke hier bitte nicht nur an die Tankschifffahrt, sondern auch an die Verwendung von Gefahrstoffen in allen anderen Betrieben) erst aufnehmen lassen, nachdem eine Gefährdungsbeurteilung vorgenommen wurde und die erforderlichen Schutzmaßnahmen getroffen wurden.

Gefährdungen ermitteln

Wie geht man bei der Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung praktisch vor? Der Unternehmer oder sein Beauftragter, vielfach ist dies die Fachkraft für Arbeitssicherheit, nehmen sich systematisch jeden Bereich ihres Unternehmens vor, schauen sich die Arbeitsplätze genau an. Sie ermitteln, welche Gefährdungen dort auftreten können und legen die Maßnahmen zur Vermeidung fest; dabei hilft auch der Betriebsarzt.

Die Berufsgenossenschaften unterstützen ihre Mitgliedsbetriebe bei diesen Bemühungen. Bei der BGF gibt es für viele Bereiche die sogenannten Sicherheits-Checks. Das sind Checklisten, die bei der systematischen Beurteilung helfen und so die Arbeit erleichtern. Für die Betriebe der Binnenschifffahrt liegen Sicherheits-Checks für Güterschiffe, Tankschiffe, Fahrgastschiffe, Bordrestauration und Schwimmende Geräte vor. Sie sind also auf die Besonderheiten der unterschiedlichen Fahrzeuge und Arbeitsplätze zugeschnitten, helfen dem Unternehmer, Sicherheitsdefizite oder Gefährdungen schnell und systematisch zu erfassen.



Beim Umschlag von Gefahrgut müssen die Gefährdungen vorher genau ermittelt und Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz festgelegt werden.

Sie dokumentieren vorrangig den Ist-Zustand.

Eine Gefährdungsbeurteilung kann im Wesentlichen auf fünf Schritte basieren.

- 1. Schritt:** Arbeitsbereiche festlegen. Welche Tätigkeiten werden ausgeführt?
- 2. Schritt:** Gefährdungen ermitteln. Welche Gefährdungen gehen von der Tätigkeit aus?
- 3. Schritt:** Schutzziele festlegen. Was will ich eigentlich erreichen?
- 4. Schritt:** Maßnahmen festlegen. Welche Maßnahmen sind zur Reduzierung der Gefährdung erforderlich? Wer macht was? Bis wann? Externe Beratung festlegen. Wo ist sie erforderlich?
- 5. Schritt:** Maßnahmen auf regelmäßige Wirksamkeit überprüfen. Sind sie ausreichend, sind weitere notwendig?

Die Sicherheits-Checks sind in erster Linie als Hilfen für die Schritte 1 bis 3 gedacht. Das Ausfüllen der Sicherheits-Checks alleine ist aber im Sinne des Gesetzgebers noch keine vollständige Gefährdungsbeurteilung. Danach muss der Unternehmer noch festlegen, welche Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen getroffen werden müssen, und er muss die Termine und die jeweils zuständigen Personen benennen.

Mit den Sicherheits-Checks kann der Unternehmer die Gefährdungsbeurteilung dokumentieren. Die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung ist nach dem Arbeitsschutzgesetz erst in Betrieben mit mehr als zehn Beschäftigten erforderlich, sollte aber im Interesse des Unternehmers unbedingt auch in kleineren Betrieben – auch im Partikulierbetrieb – erfolgen. Dabei stellt sich die Frage: Was ist zu dokumentieren?

Es ist mindestens zu dokumentieren:

- Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung;

- die festgelegten Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes;
- das Ergebnis der Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen.

Dafür können auch Aufzeichnungen und Dokumente aus anderen Dokumentationen verwendet werden, z.B.:

- Dokumentation nach BetrSichV;
- Arbeitsbereichsanalyse nach GefStoffV;
- Messprotokolle (z.B. Lärm, Gefahrstoffe);
- Betriebsanweisungen, Arbeitsanweisungen.

Unterweisungen

Ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung, dass im Betrieb von Gefahrstoffen oder Betriebsmitteln Gefahren ausgehen, hat der Unternehmer dafür Betriebsanweisungen zu erstellen. Im Wesentlichen werden in einer Betriebsanweisung die Gefahren für Mensch und Umwelt und die daraus resultierenden Maßnahmen zum gefahrlosen Umgang aufgelistet. Darüber hinaus muss der Anwendungsbereich klar definiert werden.

Weitere Fragen wie „Verhalten bei Unfällen“, „Erste Hilfe/Rettenkette“ sowie „Lagerung und Entsorgung“ oder „Instandhaltung“ sind ebenfalls wichtige Punkte, die in einer Betriebsanweisung benannt werden müssen. Für bestimmte Gefahrstoffe ist es möglich, „Sammelbetriebsanweisungen“ zu erstellen, da diese nicht unbedingt abhängig vom Arbeitsplatz sind.

Für Maschinen ist es jedoch notwendig, den Arbeitsplatz in die Betriebsanweisung mit einzubeziehen. Daher kommt es häufiger vor, dass man für ein und dieselbe Maschine mehrere arbeitsplatzspezifische Betriebsanweisungen anfertigen muss. Betriebsanweisungen müssen für jedermann

zugänglich sein. Sie müssen in einer allgemein verständlichen Sprache abgefasst sein, das bedeutet unter Umständen auch in der Landessprache des Mitarbeiters, falls er die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrscht.

Der Unternehmer hat darüber hinaus die Aufgabe, seine Mitarbeiter zu unterweisen. Konkrete Regelungen nennt hier ebenfalls die UVV „Grundsätze der Prävention“. Bei Neueinstellungen, bei neuen bzw. geänderten Arbeitsmitteln oder -verfahren und nach einem Unfall (auch einem Beinaheunfall) finden diese einmalig statt und werden nach Bedarf wiederholt. Mindestens einmal jährlich haben Unterweisungen stattzufinden beim Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung und Rettungsmitteln und aufgrund der Betriebsanweisungen beim Umgang mit Gefahrstoffen und bei der Hand-

habung von Maschinen. Bei Unterweisungen zum Thema Persönliche Schutzausrüstung gegen tödliche Risiken (Rettenweste) muss die Unterweisung eine praktische Übung enthalten. Das Aushängen der Betriebsanweisung an jeden einzelnen Mitarbeiter ersetzt nicht die Unterweisung. Auch die Unterweisung muss in einer für jeden Mitarbeiter verständlichen Sprache abgehalten werden und ist zu dokumentieren. Ein Muster für die Dokumentation, das es dem Unternehmer einfach macht, kann aus der o.g. BG-Regel entnommen werden.

Richtig zu unterweisen ist gar nicht so einfach. Worauf man achten muss und wie es richtig gemacht wird, kann man auf einem der Seminare „Kompetent Unterweisungen durchführen“, welche die BGF jedes Jahr durchführt, kennen lernen.



Auch bei Wartungsarbeiten ist vorher eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen.



Die Sicherheits-Checks geben Hilfestellung bei der Gefährdungsbeurteilung.



Mit der Pünke Wiltshausen lässt sich die Jümme im Emsland bequem und abwechslungsreich überqueren.

Explosionsfähige Gemische strikt vermeiden Gefährdungen ermitteln – Vorkehrungen müssen getroffen werden

Auf Binnenschiffen gehört der Einsatz von Gefahrstoffen zur alltäglichen Arbeit. Bei Reparatur- oder Instandhaltungsarbeiten, aber auch bei vielen Reinigungsarbeiten – Gefahrstoffe begegnen uns überall. Um die beim Umgang möglicherweise entstehenden vielfältigen Gefahren zu erkennen, verpflichtet der § 7 der Gefahrstoffverordnung den Unternehmer zur Ermittlung der Gefährdung und zur Durchführung von erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen. Dies alles wird in einer Gefährdungsbeurteilung dokumentiert.

Sollten sich aus dieser Gefährdungsbeurteilung mögliche Brand- oder Explosionsgefahren an Bord ergeben, hat der Unternehmer darüber hinaus ergänzende Maßnahmen zu treffen. Hierzu gehören vor allem Maßnahmen, die die Bildung gefährlicher explosionsfähiger Gemische vermeiden.

Danach ist ein Explosionsschutzdokument nach Betriebsicherheitsverordnung zu erstellen. Aus diesem Dokument muss hervorgehen, dass die Explosionsgefahren ermittelt und bewertet worden sind, dass angemessene Vorkehrungen getroffen worden sind, um Explosionsgefahren zu verhindern. Und: welche Arbeitsbereiche auf dem Fahrzeug in welche Explosionszonen eingeteilt wurden.

Die Zoneinteilung richtet sich nach der Wahrscheinlichkeit des Auftretens explosions-



Von Flüssiggasanlagen kann eine Gefährdung ausgehen – sie müssen daher in die Gefährdungsbeurteilung einbezogen werden.

fähiger Atmosphäre. Hierbei gilt:

Zone 0: Ein Bereich, in dem gefährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen ständig, über längere Zeiträume oder häufig vorhanden ist. Dies trifft in der Binnenschifffahrt nur für Laderaumbereiche auf Tank Schiffen zu.

Zone 1: Ein Bereich, in dem sich bei Normalbetrieb gelegentlich eine gefährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen bilden kann. Das sind zum Beispiel alle Tätigkeiten beim Umgang mit Lösungsmitteln oder feuergefährlichen Reinigungsmitteln.

Zone 2: Ein Bereich, in dem bei Normalbetrieb eine ge-

fährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen normalerweise nicht oder aber nur kurzzeitig auftritt. Hier sind zum Beispiel Akkumulatorenräume und Flüssiggasanlagen zu nennen.

Die Bewertungen sind anhand der Art der Tätigkeiten, der Arbeitsbedingungen sowie des Arbeitsplatzes vorzunehmen. Dazu muss der Unternehmer überlegen: In welchem Arbeitsbereich des Schiffes kann gegebenenfalls explosionsfähige Atmosphäre auftreten? Dazu muss er physikalische Eigenschaften wie Explosionsgrenzen, Flammpunkt, Zündpunkt, Dichte etc. für flüssige und gasförmige Gefahrstoffe kennen.

Weiterhin ist natürlich die Kenntnis über die gegebenen-

falls örtlich entstehende Menge an explosionsfähiger Atmosphäre relevant. Hierbei sind Unterdeckbereiche besonders zu betrachten, in denen sich explosionsfähige Atmosphäre sammeln kann. Mit diesen Kenntnissen muss entschieden werden, wie die Bildung gefährlicher explosionsfähiger Atmosphäre verhindert oder zumindest eingeschränkt werden kann. Die beste Lösung ist natürlich der Austausch des Gefahrstoffes. Oftmals können die gefährlichen Stoffe aber nicht ersetzt werden. Dann sind andere Maßnahmen zur Verhinderung der Entstehung explosionsfähiger Atmosphäre durchzuführen.

Eine Lösung kann die ständige Überwachung der Atmosphäre mit einem Gaswarngerät sein. Wichtig ist auch, dass jegliche Zündquellen ausgeschlossen wird. Mit diesem Wissen können auf dem Schiff die Zone 0, Zone 1 oder Zone 2 festgelegt werden. Hieraus ergibt sich dann der Umfang der zu treffenden Maßnahmen, mit denen Gefährdungen ausgeschlossen werden können.

Schließlich hat der Arbeitgeber dafür zu sorgen, dass die Arbeitnehmer über die möglichen Explosionsgefahren und die nach dem Explosionsschutzdokument ausgewählten Schutzmaßnahmen unterwiesen werden. Die Unterweisungen sind zu dokumentieren und regelmäßig zu wiederholen.

Abgeordnete diskutierte mit BDS-Partikulieren Partikuliersammlung in Minden

Die kürzlich vom Bundeskabinett verabschiedete Änderung des Paragraphen 6b EStG war ein wichtiges Thema auf der Partikuliersammlung des BDS-Binnenschifffahrt am 28. Januar in Minden. Aber es gab weitere kritische Diskussionspunkte. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Annette Faße nahm diese auf und versprach, sich um die geforderte Anpassung der Förderbedingung von KfW-Programmen zu kümmern. Sie empfahl den Partikulieren die Modernisierung der Flotte: „Auch mal einen Neubau wagen!“

Faße teilte der Versammlung aus 60 Partikulieren mit, dass es auch in dieser Legislaturperiode eine parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt gebe. Ihr gehörten als Sprecher neben Faße die Abgeordneten Renate Blank (CDU/CSU), Hans-Michael Goldmann (FDP), Peter Hettlich (Bündnis 90/Die Grünen) und Dorothee Menzner (Linke/PDS) an.

Deutlich zu spüren war der Unmut über die Billigkonkurrenz mittel- und osteuropäischer Schiffe, von denen ein

Teil nahezu ausschließlich im innerdeutschen Verkehr fahren. Diese Praxis ausländischer Unternehmer, unter dem Deckmantel der Kabotage im innerdeutschen Schiffsverkehr zu fahren, entspräche de facto einer Niederlassung. Dies mache den deutschen Wettbewerbern schwer zu schaffen. Es wurde gefordert, den Zeitrahmen der Kabotage, ähnlich wie in Frankreich üblich, zu beschränken.

Auch die Lotsverordnungen kritisierten die Partikuliere. Für Binnentankschiffe ohne Doppelhülle schreiben diese Bestimmungen ab Frühjahr 2008 auf den Seewasserstraßen einen Lotsen vor. Erfahrene und gut ausgebildete Schiffsführer, so argumentierten viele Teilnehmer, besäßen jedoch die gleiche Qualifikation wie Lotsen.

Die Referenten Dieter Gründer (DST, Betriebsvereinigungen in der Partikulierschifffahrt), Ralf Stut (Bank für Schifffahrt, Finanzierungsfragen) und Uwe Tersek (RAG Bildung, Gesprächs- und Verhandlungsführung) weckten mit ihren Vorträgen ein reges Interesse.

Unterausschuss ist eng dran an der Binnenschifffahrt

Bei der Fusion der BSBG mit der BG für Fahrzeughaltungen (BGF) hatten die Selbstverwaltungsgremien beschlossen, der Binnenschifffahrt im Technischen Aufwandsdienst einen besonderen Stellenwert durch ein eigenes Referat Binnenschifffahrt zu geben. Auch in der Selbstverwaltung sollte dies so sein. So wurde der Unterausschuss (UA) Binnenschifffahrt in den Arbeitssicherheitsausschüssen (ASA) des Vorstandes und der Vertreterversammlung der BGF eingerichtet.

Dieser Unterausschuss hat die „Nachfolge“ des früheren Präventionsausschusses der BSBG eingenommen. In ihm werden alle wichtigen Fragen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren in der Binnenschifffahrt beraten. Ergebnisse aus den Beratungen Bedarf für Präventionsmaßnahmen, dann werden diese den Selbstverwaltungsgremien der BGF vorgelegt, können dort beschlossen und vom TAD umgesetzt werden.

Der neu gegründete Unterausschuss trat am 27. Januar 2006 zu seiner ersten Sitzung in Duisburg zusammen. Er wählte Kurt Duller zu seinem Vorsitzenden, Gerhard Schröders zum alternierenden Vorsitzenden mit Wechsel jeweils zum 1. Oktober. Diese beiden Mitglieder des Ausschusses sind auch Mitglieder in den ASA und berichten dort über die Belange der Binnenschifffahrt.

Auf der Tagesordnung der ersten Sitzung stand u.a. die Sicherheit beim Containertransport mit Binnenschiffen. Das Setzen und Entfernen von Sicherungen zwischen den einzelnen Containerlagen erfordert das Besteigen der Container während des Be- und Entladens. Damit sind Absturzgefahren beim Auf- und Abstieg sowie bei der Arbeit auf den Containern verbunden.

Hinzu kommen Gefahren durch den Umgang mit den Sicherungen selber und auch durch den Umschlag der Container.

Wegen der stark wachsenden Containerverkehre ist mit einer Zunahme der Gefährdungen zu rechnen. Der Unterausschuss beriet die vorhandenen Schutzmaßnahmen.

Neue Entwicklungen bei den Rettungswesten war ein weiteres Thema. Trotz erheblicher Rückgänge der Anzahl der Ertrunkenen ist das Risiko, bei Arbeiten in der Binnenschifffahrt ausenbords zu fallen, nie ganz auszuschließen. Dann hilft nur noch die Rettungsweste. Dem Ausschuss wurden die neuen Entwicklungen bei der Normung und Prüfung der Rettungswesten sowie die dadurch entwickelte Verbesserung der Produkte vorgestellt. Gleichzeitig wurden aber auch sich auf dem Markt befindliche fehlerhafte Produkte vorgestellt und vor deren Kauf gewarnt.

Weiter wurde der Unterausschuss über die laufenden Arbeiten in den Hafensicherheitskreisen informiert und gab Anregungen zur Vertiefung der Arbeiten sowie zur möglichen Einbeziehung der Umschlagsunternehmen und deren Arbeitnehmervertreter.

Die seit Jahren schon an den Schleusen aufgestellten Tafeln mit „Werbung“ für die Benutzung der Rettungsweste werden im Frühjahr neu plakatiert. Nachdem der Unterausschuss sich in der vorherigen Sitzung für ein Motiv entschieden hatte, wurde jetzt das endgültige Bild vorgestellt. Der Ausschuss beriet über die Erweiterung der Standorte an den ostdeutschen Wasserstraßen.

Diese und weitere Themen werden jetzt im Referat Binnenschifffahrt weiter bearbeitet, um vorhandene Präventionsmaßnahmen zu optimieren oder neue zu entwickeln. Die Unfallstatistik der letzten Jahrzehnte zeigt die Erfolge.

Der neue Doppelhüllentanker Typ – N kommt

Seit einigen Jahren wird darüber diskutiert, wie der Umstieg von Einhüllen-Tankschiffen auf Doppelhüllentankschiffe zu bewerkstelligen ist. Die Diskussion hat nun ein Ergebnis. Zukünftig wird es im Gefahrgutregelwerk (ADNR und GGVBinSch) neben dem bekannten Doppelhüllentanker Typ – C, den neuen Doppelhüllentanker Typ – N geben.

Dieser neue Doppelhüllentanker ist das Ergebnis, welches sich aus der Behandlung von „Wasserverunreinigenden Stoffen“ ergab. Zukünftig ist

bei Gütern, die von Tankschiffen transportiert werden, nach aquatoxischen und krebserregenden Stoffen sowie nach Floatern und Sinkern zu differenzieren. (Floater = auf der Wasseroberfläche schwimmende Stoffe; Sinker = im Wasser absinkende Stoffe).

Zukünftig sind alle flüssigen Güter in der Binnenschifffahrt zu prüfen, ob sie aquatoxische Eigenschaften besitzen oder nicht. Stoffe, die diese Eigenschaften besitzen, müssen zukünftig mindestens in Doppelhüllentankern Typ – N transportiert werden. Bei

Gütern bzw. Stoffen, die bisher schon aufgrund anderer Gefahren im ADNR aufgeführt sind, kommt dieses neue Kriterium hinzu. Besonders betroffen davon sind Massenprodukte wie z.B. Diesel, Heizöl, Gasöl und Benzin, die dann mindestens in N-Doppelhülle transportiert werden müssen.

Bei Floatern und Sinkern sowie krebserregenden Stoffen ist die Situation anders. Die Einstufung der Stoffe nach diesen Kriterien soll nur die bereits in der ADNR genannten Stoffe umfassen. Stoffe wie

Schmier- und Schweröl, die bisher nicht dem ADNR unterliegen, bleiben zunächst weiterhin unerfasst. Es besteht bei der ZKR allerdings Klarheit darüber, dass diese Stoffe in einem weiteren Schritt in das ADNR einbezogen werden.

Die Konsequenz für die Einhüllentanker wird sein, dass diese nur noch in einem abgesteckten Zeitkorridor Produkte wie z.B.: Diesel, Heizöl, Gasöl und Benzin, transportieren dürfen. Je nach Stoff wird dieser Zeitkorridor noch in den nächsten Sitzungen der ZKR-Arbeitsgruppe festgelegt.

Praxistipp: An die Schutzbrille denken

Am Trennschleifer oder beim Entladen

Die Augen gehören zu den wichtigen Organen. Ohne sie wäre ein Leben, wie wir es im Regelfall führen, nicht möglich. Unsere unsichere Gangart im Dunkeln zeigt uns nur ansatzweise, wie ein Leben ohne Augenlicht beschaffen wäre. Darum muss der Schutz unserer Augen ein fester Bestandteil unseres Alltags sein.



Die Natur schützt mit Hilfe von Augenlidern und Tränenflüssigkeit die empfindlichen Pupillen. Und wir? Zwar ist es für uns mehr oder weniger selbstverständlich, bei grellem Sonnenlicht eine entsprechende Sonnenbrille zu tragen. Je nach Design können dabei schon etliche Euro für den Kauf zusammen kommen. Doch wie sieht es während der Arbeit aus?

Häufig stehen mehrere Personen um jemanden herum, der mit dem Trennschleifer einen metallischen Gegenstand bearbeitet. Der Funkenflug ist zwar deutlich zu sehen, aber keine Schutzbrillen bei den

nicht möglich sein, kommt die letzte Option, das Benutzen von geeignetem Augenschutz, zum Tragen.

Dabei ist vor allem das Wort „geeignet“ zu beachten. Eine Sonnenbrille z. B. ist zwar ein Augenschutz, aber weder als Schutz vor der Strahlung beim Schweißen noch als Schutz vor Flüssigkeiten, z. B. beim Spritzen von Farben, geeignet. Der Augenschutz sollte nach Möglichkeit zusammen mit der Person ausgesucht werden, die diesen später benutzt. Auf diese Weise kommt eine bessere Akzeptanz durch den Nutzer zustande.

Fliegender Funke

Anwesenden. Dabei kann jeder fliegende Funke auf der Netzhaut einen „bleibenden“ Eindruck hinterlassen. Ähnliches gilt beim Schweißen. Verblitzte Augen sind in unseren Unfallanzeigen nicht selten Grund für einen Arztbesuch.

Die Gefährdungen für die Augen sind in der Binnenschiffahrt vielfältig: Umherfliegendes Ladegut; Diesel, Verdüner oder Säuren; Funkenflug oder Holzspäne bei Reparaturarbeiten – um nur einige zu nennen. Doch was kann man tun?

Zunächst muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung erfasst werden, bei welcher Tätigkeit Gefährdungen für die Augen auftreten können. Danach muss dieser Arbeitsablauf daraufhin untersucht werden, ob technische oder organisatorische Maßnahmen es ermöglichen, die Gefährdung zu reduzieren oder ganz auszuschließen. Sollte dies

Bei Flüssiggasanlagen zu beachten

Zum Jahresanfang 2006 sind die neuen Vorschriften für Fahrgastschiffe in der Rhein-schiffsuntersuchungsordnung in Kraft getreten. Flüssiggasanlagen sind demnach nur noch unter bestimmten Bedingungen erlaubt.

Ab der nächsten Prüfung der Anlage muss eine „geeignete Gaswarneinrichtung“ vorhanden sein. Was darunter zu verstehen ist, regelt später eine Richtlinie. Schon jetzt finden sich Regelungen in der BG-Regel „Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken“ (BGR 146). Dort werden im Abschnitt 4.11 diese Warneinrichtungen näher beschrieben.

Zu beachten ist jedoch, dass dieser Abschnitt 4.11 nur für Fahrgastschiffe und ab der ersten Prüfung der Flüssiggasanlage nach dem 1. Januar 2006 gilt.

Erste Frau leitet Homberger Schifferverein

Eine Frau als „Steuermann“ soll den leicht stockenden „Dampfer“ des Duisburg-Homberger Schiffervereins von 1892 wieder auf volle Fahrt bringen. Bei der Jahreshauptversammlung wählten die Mitglieder die 61-jährige Ursula Weiler zur kommissarischen Vorsitzenden. Für ein Jahr.

Der bisherige Vereinschef Günter Lave (71), nun zum Ehrenvorsitzenden gekürt, will seiner Nachfolgerin zur Seite stehen. Für Weiler, seit 16 Jahren Mitglied, ist diese Aufgabe Ehrensache: „Ich bin in einer Schifferfamilie aufgewachsen. Der Verein liegt mir sehr am Herzen.“

Ihr Vorgänger Lave führte den Schifferverein immerhin neun Jahre, war zuvor elf Jahre stellvertretender Vorsitzender.

Bevor die Mitgliederversammlung der Schiffer Ursula Weiler ihr Vertrauen aussprach, hatte es eine kurze Suche nach einem Kandidaten gegeben. Weil sich keiner fand, einigte man sich mit eindeutiger Mehrheit auf Weiler.

Mitmachen und gewinnen

Beruf in der Landwirtschaft	elektrisch geladenes Teilchen	Haarwuschmittel	Gefängnisraum	Langspieß	Schwermetall	griechische Insel	Ölbaumfrucht	Biene	Wasser-vogel (Mz)
Abschnitt der Erdgeschichte	9					Kartenspiel			
lichte Glutflamme				isolierte elektrische Leitung	4			Quittung	
ugs.: schießen						Teil Asiens	11		8
geometrische Figur	Gebirge in Südamerika			fein, dünn, empfindlich					friesische Insel der Niederlande
		6		Zierpflanze		unwirklich	Begeisterung, Schwung		
Pyrenäenstaat	Nachbarschaft		dem Adel angehörend		3			Kniegeige	lebhaftes Kind, Wildfang
						berittener Polizist der USA			1
Singstimme		Grottenmilch	heißer Quelle					Fluss zur Drau	
		10		artig, brav			britische Insel		
Krankheits-erreger	nord. Gott des Feuers					Nahrung des Wildes			
			Fell der Bären-robbe		7		Planet		5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

Die Buchstaben von 1 – 11 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:
30. April 2006

Auflösung
aus Fahrensman 4/2005:
VOLLSCHUTZANZUG

Gewinner aus 4/2005

- 1. Preis € 50,-**
Christian Groll
TMS „Biberach“
47119 Duisburg
- 2. Preis € 25,-**
Heidi Hohenbild
MS „Catharina“
46446 Emmerich
- 3. Preis € 25,-**
Herbert Ohl
MS „Duisburg“
32457 Porta Westfalica
- 4. Preis € 25,-**
Silvia Grahl
Fahrgastschiff „Käpp'n Brass“
18109 Rostock
- 5. Preis € 25,-**
Manfred Märländer
„LRG Gas 79“
38239 Salzgitter

Seminare 2006 – erstes Halbjahr

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Referat Binnenschiffahrt

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Sicherheitsbeauftragte		
Grundseminar B für Sicherheitsbeauftragte	24. 04. 06 – 27. 04. 06	Bad Hersfeld
Betriebsratsmitglieder		
Fortbildungsseminar	29. 05. 06 – 31. 05. 06	Bad Hersfeld
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar „Präventivmaßnahmen zur Verhütung von Notfällen“	14. 03. 06 – 16. 03. 06 21. 03. 06 – 23. 03. 06	Rostock Sellinghausen
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt		
Workshop Rettungsweste	27. 03. 06 – 29. 03. 06	Sellinghausen

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	17. 05. 06. – 19. 05. 06	Duisburg
Grundseminar für betrieblichen Brandschutz	06. 06. 06. – 07. 06. 06	Duisburg
Unterweisung von Mitarbeitern: Kompetent Unterweisungen durchführen	15. 05. 06 – 17. 05. 06	Bad Hersfeld

Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die Berufsge-

nossenschaft für Fahrzeughaltungen, die Lohn- und Gehaltsfortzahlung der Arbeitgeber.

Alle Anmeldungen erbitten wir schriftlich an die BGF, Referat Binnenschiffahrt, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail:

werk@bgf.de. Den Versicherten der Binnenschiffahrt stehen auch alle weiteren Seminare und Lehrgänge der BGF offen. Den jeweils aktuellen Seminarplan können Sie im Internet unter www.bgf.de und dort unter Seminare und Lehrgänge finden.

Komm mir nicht zu nah Mangelnder Sicherheitsabstand ist Unfallursache Nummer drei

Ein Ball rollt auf die Straße. Der vorausfahrende Wagen macht eine Vollbremsung. Und innerhalb von Sekundenbruchteilen zeigt sich, ob der Abstand zum Vordermann ausreichend war. Ungenügender Sicherheitsabstand nimmt in der Liste der Unfallursachen seit Jahren den dritten Rang ein. Nur durch nicht angepasste Geschwindigkeit und das Missachten der Vorfahrt passieren mehr Unfälle.

Im Jahr 2004 ereigneten sich rund 45.700 Unfälle mit Personenschaden aufgrund mangelnden Sicherheitsabstandes. Dabei wurden 149 Personen getötet, 4.089 schwer und 60.501 leicht verletzt. Moderne Sicherheitstechniken und Bremssysteme sollen dem Fahrer helfen, im Ernstfall rechtzeitig zum Stehen zu kommen.

Jederzeit bremsbereit

Autofahrer sollten immer damit rechnen, dass vor einem vorausfahrenden Fahrzeug ein unerwartetes Hindernis auftaucht und der Fahrer abrupt bremsen muss. Daher sollte der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug der



Auch in Innenstädten Abstand halten.

Länge des Reaktionsweges entsprechen – also der Strecke, die das Auto zurücklegt, bis der Fahrer die Gefahr erkannt hat und die Bremse tritt. Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt der Sicherheitsabstand eine Sekunde Fahrzeit in Metern (bei 50 km/h also etwa 15 Meter oder 3 Pkw-Längen), außerhalb geschlossener Ortschaften zwei Sekunden Fahrzeit in Metern (bei 100 km/h etwa 50 Meter, also etwa die Entfernung zwischen zwei Leitpfosten).

Einen großen Teil der Geschwindigkeit baut ein Fahrzeug beim Bremsen erst auf den letzten Metern des An-

tweges ab. Deshalb wirkt es sich bei einer Vollbremsung gravierend aus, wenn durch zu geringen Sicherheitsabstand beispielsweise ein Zehntel des üblichen Anhalteweges fehlt. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 100 km/h benötigt ein Fahrzeug auf trockener, ebener Fahrbahn mit intakten Bremsen (Bremsverzögerung: 7,0 m/s²) und einer normalen Reaktionszeit von einer Sekunde einen Anhalteweg von 83 Metern Länge. Stehen als Anhalteweg nur 75 m zur Verfügung, verbleibt eine Aufprallgeschwindigkeit von fast 40 km/h. Das entspricht einem Sturz aus einer Höhe von rund 6 m.



So sieht die Startseite auf BGFdirekt aus.

Melden Sie Ihre Unfallanzeige online! Neuer Service der BGF erleichtert das Vorgehen

Seit Mitte Dezember 2005 können Mitgliedsunternehmen der BGF Unfallanzeigen per Computer online einreichen. Möglich wird der neue Service durch das Extranet. Es beruht auf der gleichen Technik wie das Internet. Zugang erhalten im Extranet aber nur Mitgliedsunternehmen der BGF.

Der Weg zum neuen online-Service ist ganz einfach: Sie gehen ins Internet und rufen die Homepage der BGF unter „www.bgf.de“ auf. Dort finden Sie gleich oben rechts den Schriftzug BGFdirekt. Einfach anklicken, und schon können Sie sich einloggen, wenn Sie den

Benutzernamen und das Passwort kennen. Diese Daten wurden im Dezember den Mitgliedsunternehmen zugeschickt, um einen sicheren Datentransfer zu gewährleisten. Unternehmen können weiteren Personen den Zugang ermöglichen – je nachdem, wer zum Beispiel für die Unfallmeldung verantwortlich ist.

Wenn Sie nicht autorisiert sind – fragen Sie also bei der Geschäftsleitung nach. Die Vorgehensweise zur Vergabe weiterer Berechtigungen ist einfach und wird im Extranet beschrieben.

Wenn Sie Benutzernamen und Passwort kennen und eingeben haben, erscheint die

Startseite. Dort finden Sie zur Zeit drei Optionen: Lohnnachweis, Unfallanzeige und Ablage der BGF-Dokumente in einem Ordner.

Sind Sie für die Anwendung „Unfallanzeige“ autorisiert, klicken Sie einfach den Schriftzug oder das Bild der Unfallanzeige an – Sie werden anschließend Schritt für Schritt durch die Anwendung geführt. Wissen Sie nicht weiter oder haben Sie eine Frage, stehen Ihnen Hilfefunktionen zur Verfügung. Die Datenfelder der Unfallanzeige entsprechen dem Vordruck in Papierform. Am Ende genügt

ein Klick zum Absenden und Abspeichern.

Die Unfallanzeige kann natürlich jederzeit wieder aufgerufen oder gedruckt werden. Die ausgefüllten Unfallanzeigen sind im Entwurf oder in der gesendeten Endfassung auf der Startseite unter „Mein Ordner“ abgelegt.

Das Interesse der Unternehmen an dem neuen Service hat übrigens die Erwartungen der BGF bei Weitem übertroffen. Bis Ende Januar gingen bereits mehr als 10.000 Lohnnachweise und einige hundert Unfallanzeigen online bei der BGF ein. Tendenz steigend!

TAD bietet seinen Service weiter an Gefahrenquellen verringern – Prävention ausbauen

Seit Anfang 2005 ist der Technische Aufsichtsdienst der ehemaligen BSBG als Referat „Binnenschifffahrt“ in den Technischen Aufsichtsdienst der BGF eingegliedert. Damit hat sich zwar der Name geändert, aber die Serviceleistungen für die Betriebe der Binnenschifffahrt werden nach wie vor in der gleichen Weise von den Ihnen bekannten Mitarbeitern erbracht. Auch in der neuen BG sind die Mitarbeiter des Referates für die Überwachung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes auf Binnenschiffen zuständig, beraten die Betriebe, geben Impulse für eine weitere Verbesserung des Sicherheitsniveaus und vertreten die Belange der Sicherheit in verschiedenen Gremien.

Zur Routinetätigkeit der Technischen Aufsichtsbeamten gehört die Überwachung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes auf den Binnenschiffen. Sie findet überwiegend im Rahmen der verkehrsrechtlichen Untersuchung gemeinsame mit den Schiffsuntersuchungskommissionen (SUKen) statt. So werden Doppelbesichtigungen der Schiffe vermieden, der Zeitaufwand für die Betriebe minimiert. Aber auch darüber hinaus beraten die TABen an Bord der Schiffe und – bei größeren Unternehmen – in den Betrieben selbst.

Dabei wurde es im vergangenen Jahr nicht belassen. Zur Weiterentwicklung der Prävention wurden wiederum neue Arbeitsvorhaben aufgegriffen und bestehende weiterentwickelt.

Ein wichtiges Beispiel: Der Übergang Schiff-Land und die Verbesserung der Land-



Der praktische Umgang mit der Rettungsweste gehört zum Schulungsangebot der BGF.

gangsmöglichkeiten ist für die Verhinderung von Ertrinkungsunfällen nach wie vor ein Schwerpunkt. Ein wichtiges Element der Tätigkeit ist es, bei Um- und Neubauten in den Häfen darauf zu achten, dass hier bereits durch bauliche Maßnahmen eine Optimierung erreicht wird oder dass Missstände schnellstmöglich beseitigt werden. Dazu wurden von den TABen seit einigen Jahren in verschiedenen Häfen Hafensicherheitskreise betreut. In diesen Arbeitskreisen werden mit den beteiligten Institutionen Themen des Arbeitsschutzes besprochen.

Die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahrzehnte zur Reduzierung der Ertrinkungsfälle wurde auch in anderen Bereichen konsequent weiterge-

führt. So wurden die Schulungen zu diesem Thema ausgebaut und Probleme der Akzeptanz der Rettungsweste angesprochen. Die DVD mit dem Film zum Thema „Ertrinken verboten“, die auch weitere Informations- und Schulungsmaterialien enthält, wird gezielt in Mitgliedsbetrieben ein-

Immer wieder die Rettungsweste

gesetzt und bei Schulungen verwendet.

Im Schulungsbereich werden zweitägige Workshops angeboten, in denen die Teilnehmer intensiv mit der richtigen Handhabung und Funktion der Rettungsweste vertraut gemacht werden. Tipps, wie man die Motivation an Bord

erhöhen kann, runden das Programm ab.

Die Akzeptanz konnte auch verbessert werden, weil die Produkte leichter und benutzerfreundlicher geworden sind. Auch hieran waren Mitarbeiter des Referates Binnenschifffahrt der BGF nicht ganz unbeteiligt. Sie arbeiten in der Normung mit, sodass neue Standards für alle Hersteller verbindlich werden und so Anreize für die Hersteller zur Weiterentwicklung ihrer Produkte gemacht werden. Von der Prüfstelle „Persönliche Schutzausrüstungen“ der BauBG in Erkrath wird die Einhaltung der Standards geprüft. Die Sachgebiete „Rettungswesten“ und „Beiboote“ dieser Prüfstelle werden von einem TAB des Referates Binnenschifffahrt geleitet.

UVV „Grundsätze der Prävention“ konkretisiert

Hilfreich für Unternehmer

Ein Blick in die BG-Regel „Grundsätze der Prävention“ lohnt sich. Warum? Sie bietet viele Hilfestellungen. Zum 1. Januar 2004 war die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) in Kraft getreten. In dieser wurde auf konkrete Bestimmungen, wie sie noch in der Vorgängervorschrift, der UVV „Allgemeine Vorschriften“ enthalten waren, weitgehend verzichtet. Dadurch ergeben sich Freiräume bei der Auslegung und Anwendung.

Diese Freiräume bedeuten einerseits, dass den Unternehmen in bestimmten Bereichen des Arbeitsschutzes keine konkreten Anforderungen mehr abverlangt werden. Andererseits muss der Unternehmer jetzt aber in freier Entscheidung und alleiniger Verantwortung für die Einhaltung von Sicherheit und Gesundheitsschutz handeln. Das kann die Aufgaben des Unternehmers erschweren. Einige dieser „Freiräume“ für Unternehmer werden nun durch die gegenüber der BG-Vorschrift mehr praxisorientierte BG-Regel „Grundsätze der Prävention“ (BGR A1) ausgefüllt. Sie wurde im Oktober 2005 veröffentlicht.

Der Aufbau der BG-Regel orientiert sich an der zugehörigen Unfallverhütungsvorschrift der BGV A1 und bietet zu den einzelnen Paragraphen der UVV Präzisierungen und Konkretisierungen an. Die Inhalte der BG-Regel sind somit vergleichbar mit

Orientierung für Unternehmer

den früheren Durchführungsanweisungen. Besonders zu den abstrakten Begriffen in der Vorschrift, wie zum Beispiel „besondere Gefahr“ oder „Beurteilung der Gefährdung“ und zu bestimmten Fachbegriffen, werden Erklärungen und anschauliche, praxisbezogene Beispiele bereitgestellt.

Arbeits- und Gesundheitsschutz muss nicht nur auf und in Binnenschiffen eingehalten werden. Er ist bei allen Tätig-

keiten zum Beispiel auch am Lade- und Löschort oder in den Häfen zu beachten. Die zum Teil europaweit operierenden Binnenschiffahrtsbetriebe und sonstige Unternehmen der BGF können in Absatz 2.1.1 der BGR A1 entnehmen, wie Arbeitsschutzvorschriften auch im Ausland eingehalten werden können. Es sind nämlich nationale Vorschriften und Regelungen nicht einfach 1:1 zu übernehmen. Vielmehr hat der Unternehmer im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung auch zu prüfen, welche jeweiligen Arbeitsschutzvorschriften vor Ort im Ausland einzuhalten sind und – davon abhängig – in welchem Umfang die deutschen staatlichen Arbeitsschutzvorschriften und Unfallverhütungsvorschriften anzuwenden sind.

Beistand beim Papierkram

Die neue BGR A1 hilft auch beim Erstellen schriftlicher Unterlagen. Für die Dokumentation der Unterweisungen, die Bestätigung der Übertragung von Unternehmerpflichten sowie für die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten werden Musterformulare angeboten.

Zu den in den §§ 15 bis 18 der BGV A1 geregelten Pflichten der Versicherten finden sich ebenfalls Erläuterungen und Hinweise in der BG-Regel. Beispiele sind die allgemeinen Pflichten zur Unterstützung der Bemühungen des Unternehmers um die Arbeitssicherheit, der Alkohol- und Drogenkonsum vor und während der Arbeit und Betriebsvereinbarungen zu diesem Thema.

Sie erhalten die BG-Regel „Grundsätze der Prävention“ (BGR A1) über den Medienversand der BGF. Die Adresse: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg. Für Mitgliedsunternehmen der BGF sind jeweils drei Exemplare der Broschüre kostenlos. Jedes weitere Exemplar kostet 3,60 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten.

Schiffsjungen lernten die DASA kennen

Im Januar hat die BGF im 16. „Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt“ 21 Schiffsjungen und -mädchen mit den besonderen Gefahren an Bord vertraut gemacht. Die Jugendlichen erfuhr nicht nur, welche Gefahren es gibt, sondern lernten auch Möglichkeiten kennen, sich vor ihnen zu schützen. Zum ersten Mal hat die BGF einen Besuch der Deutschen Arbeitsschutz Ausstellung (DASA) in Dortmund mit ins Programm aufgenommen.

Ziel des Besuches war es, den Auszubildenden die Gelegenheit zu geben, den Wandel der Arbeitswelt zu erleben. Wie war es früher? Und wie ist man heute in der Lage, Arbeits- und Gesundheitsschutz zu betreiben? Die Ausstellung bietet hierzu ein reichhaltiges

Angebot. Die Teilnehmer der BGF nahmen, aufgeteilt in zwei Gruppen, an einer 90-minütigen Führung mit den Schwerpunkten „Lärm“ und „Gefahrstoffe“ teil. Nach dieser aufschlussreichen und lehrreichen Einführung in die DASA hatten die angehenden Matrosen die Möglichkeit, die Ausstellung auf eigene Faust zu erleben.

Die anschließende Diskussion ergab, dass nicht nur die Führungen positiv gesehen wurden. Viele Azubis profitierten davon, die DASA in Eigenregie zu erkunden. Aufgrund der guten Resonanz wird die BGF den DASA-Besuch zum festen Bestandteil des Einführungseminars machen. Der nächste Lehrgang findet übrigens vom 4. bis 15. September 2006 statt.

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 Schiffsführer ging vom Fahrgastraum die Treppe zum Oberdeck in schneller Gangart um den Überlauf für das Füllen des Ballasttanksystem zu kontrollieren. Fünf Minuten vorher fand die Erprobung für das Senken des Ruderhauses statt. Die hintere Klapptür des Ruderhauses war dabei fest verschlossen – im Normalbetrieb geöffnet. In Folge dessen stieß der Schiffsführer mit Ganggeschwindigkeit an die Unterkante der nicht geöffneten Klapptür und zog sich eine Kopfverletzung zu, die genäht werden musste.

★

Beim Anker Auslegen eines Pontons hat der Decksmann die Ankerleine weggeworfen und ist nicht schnell genug weggekommen. Dabei hat das Ankertau die beiden Oberschenkel erwischt, so dass er zwei Hämatome davon getragen hat.

★

Beim Abheben des Autos vom Roofdach fing das Auto an zu schwanken. Die Autobrücke stieß dabei gegen den Unterschenkel des Schiffsführers, der sich dabei einen Wadenbeinbruch zuzog.

★

Der Matrose ist beim Anlegemanöver auf nassen, mit Laub bedeckten Steinen ausgerutscht und mit dem Knie auf einen Stein geprallt.

★

Beim Aufziehen der Schiebeluke des Steuerhausdaches hat sich der Schiffsführer den Finger eingeklemmt, die Fingerkuppe abgerissen und einen Trümmerbruch zugezogen.

★

Nach Beendigung des Ladevorganges wurde der Ladearm abgebaut. Beim Zurücklaufen des Ladearms ist dieser dem Schiffsführer gegen das Knie geschlagen. Dabei zog er sich eine Prellung zu.

★

Beim Ausbringen der schiffseigenen Gangway ist der Schiffsführer ausgerutscht und zwischen Schiff und Kai ins Wasser gefallen. Dabei zog er sich Verletzungen an Arm und Schulter zu.

★

Der Kapitän hat an seinem Fahrpult Reinigungsarbeiten ausgeführt. Dabei hat er ein Stromführendes Kabel mit der Hand berührt. Er zog sich einen Stromschlag und Verbrennungen der Hand zu.

★

Der Schiffsführer befand sich in der Vorpiek des Schiffes. Beim Herausgehen ist er von der Stufe abgerutscht und runter gefallen. Dabei zog er sich schwere Verletzungen an Rücken und Kopf zu.

★

Der Azubi löste das Drahtseil vom Poller des langsam fahrenden Schiffes. Der Draht verhakte sich im Gebüsch und der Azubi wurde ruckartig nach vorne gerissen. Dabei zog er sich eine Verletzung der Schulter zu.

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

Bildnachweis:
Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn



Wikingboot im Wasserbecken auf der „boot“.

Wikingboot aus Kunststoff Schiffer-Berufskollegs auf der „boot“

Auf den Spuren der Wikinger: Sechs angehende Bootsbauer des Berufsschiffer-Kollegs Rhein in Duisburg-Homberg haben auf der Internationalen Ausstellung „boot 2006“ in Düsseldorf nach dem Negativ eines originalen Wikingbootes mit aktueller Technik ein neues Wassergefährte gebaut. Weltumsegler Burkhard Pieske will das Wikingboot, das die Homberger Bootsbauer in zwei Exemplaren anfertigten, im kommenden Sommer für seine Erkundung der Mündung der Dwyne in Russland einsetzen.

Rumpf, Schale und Außenhaut des Boots bestehen aus moderner Kunstfaser. Hans-Günter Portmann, Schulleiter des Schiffer-Berufskollegs erklärte: „Der Arbeitsprozess lief von außen nach innen ab. Zuerst kam der Farbanstrich.“ Beim eingesetzten Vakuumverfahren wurde Gelcoat „nass in nass“ aufgetragen. Abwechselnd trugen die Bootsbauer

schichtweise Glasfaser und Epoxydharz auf die zwei Bootshälften.

Warum Epoxyd? „Epoxydharz hat keinen aufdringlichen Geruch. Polyesterharz, das sonst auch verwendet wird, stinkt.“ Während der Messe konnte Besuchern und Ausstellungsnachbarn dieser Geruch nicht zugemutet werden.

Am Ende der Auftragsarbeiten bedeckten die Bootsbauer die fünf Schichten mit einem absaugenden Vlies und einer luftdichten Folie. Portmann: „Per Schlauch saugt eine Vakuumpumpe die Luft aus den Schichten heraus.“ Das Vlies entzog dem Material überflüssige Harzreste, beschleunigte das Trocknen. Nach einer Nacht zur Aushärtung lösten die Bootsbauer die zu einer Masse geformte Komplettschicht vom Negativ. Die beiden Halbschalen wurden dann mit Füllstoffen im Kiel zusammen gegossen.

Neuer Schwimmkörper erhöht Ohnmachtssicherheit

Luft einschließen in Arbeitskleidung oder in Kälteschutzanzügen verursachen oft große Probleme, wenn eine Rettungsweste einen Verunfallten im Wasser auf den Rücken drehen muss. Hierfür gibt es jetzt eine Lösung in Form eines besonderen Schwimmkörpers. Dieser ist so geschnitten, dass sich nach dem Aufblasen zusätzlich zwei etwa dreieckige Luftkissen bilden, die von der Brustmitte des Rettungswestenträgers nahezu senkrecht emporragen. Sie strecken sich

in die Höhe – in die „dritte Dimension“. Zusätzlich lässt der Füllgas-Auftrieb von rund 280 N Hebelkräfte entstehen, die den Verunglückten unmittelbar zu einer Seite kippen und ihn zuverlässig in die Rückenlage drehen.

Ein weiterer Pluspunkt der Secumar 275 3 D ist die verbesserte Sichtbarkeit des Trägers. Der Schwimmkörper ragt rund 20 Zentimeter höher über die Wasseroberfläche als herkömmliche Modelle, überdies kann eine Seenotleuchte angebracht werden.

Vogelgrippe und Binnenschifffahrt

Nachdem die Vogelgrippe Mitte Februar auch Deutschland erreicht hat, gibt es auch in der Binnenschifffahrt Fragen, ob und wenn ja, welche Schutzmaßnahmen in der Binnenschifffahrt erforderlich sind.

Experten nehmen die Vogelgrippe durchaus ernst und raten zur Vorsicht. Generell ist davon auszugehen, dass die Gefährdung für Binnenschiffer dem der allgemeinen Bevölkerung entspricht und deshalb die für die Allgemeinbevölkerung notwendigen Schutzmaßnahmen auch für sie gelten. Danach ist der Kontakt mit infizierten Tieren unbedingt zu vermeiden. Kommen Besatzungsmitglieder mit erkrankten Tieren oder mit dem Kot erkrankter Tiere zum Beispiel von Möwen oder an-

deren Vögeln in Berührung, dann sollten allgemeine Vorsorge- und Hygienemaßnahmen nach TRBA 500 beachtet werden. Grundsätzlich ist die Verwendung von flüssigkeitsfesten Handschuhen und Gummistiefeln zu empfehlen, sowie allgemeine Händehygiene. Mit Vogelkot kontaminierte Kleidung ist zu waschen. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Zeitung galten diese Maßnahmen als ausreichend. Da zwischen Redaktionsschluss und dem Versand des Fahrensmannes einige Zeit vergeht und die Entwicklung zum Thema nicht abzusehen ist, informieren wir, wenn notwendig, aktuell auf unserer Internetseite www.bgf.de. Informationen gibt es auch beim Robert-Koch-Institut: www.rki.de.

Gut geschlafen? So lassen sich Einschlafunfälle vermeiden

Viele von uns kennen die Situation: Nach der Ablösung an Bord wollen wir noch nach Hause. Glücklicherweise dann mit der Straßenbahn oder dem Taxi zum nächsten Bahnhof fährt und dort in den Zug nach Hause steigt. Sobald die Fahrkarten kontrolliert sind, kann man die Augen schließen und eine Runde schlafen. Schlecht ist dies aber für diejenigen, die noch selber fahren müssen, weil sie zum Beispiel den Mietwagen des ablösenden Kollegen übernehmen.

Nach einer langen Arbeitsschicht lassen Konzentration und Reaktionsfähigkeit nach, beides Eigenschaften, die im Straßenverkehr von großer Bedeutung und für das sichere Ankommen wichtig sind. Noch schlimmer ist es, wenn die Müdigkeit so stark wird, dass es zum Sekundenschlaf kommt.

Um sicher und aufmerksam durch die Arbeitsschicht, den Nachhauseweg und den anschließenden Feierabend zu kommen, braucht man als Grundlage regelmäßigen und ausreichenden Schlaf. Allein daran mangelt es heute vielen: Fernsehkonsum, Genussmittel wie Alkohol oder Nikotin, aber auch Ernährungsgewohnheiten und die zunehmende Alltagshektik haben einen unmittelbaren und negativen Einfluss auf unseren Schlaf.

Auch Krankheiten können Einfluss haben. Eine Infektion zum Beispiel fordert dem Körper eine erhebliche Ab-

wehrleistung ab. Davon allein kann man schon müde werden. Kommen dann noch bestimmte Medikamente dazu, macht dies erst recht Probleme. Auch viele chronische Krankheiten führen zu verstärkter Müdigkeit. Und einige Krankheiten selbst nehmen unmittelbaren Einfluss auf die Schlafqualität. Dazu gehören die schlafbezogenen Atemstörungen, die so

Mahlzeit vor dem Zubettgehen sollte leicht sein und den Organismus nicht überlasten. Kaffee und Colagetränke sind als Schlummertrunk ungeeignet. Auch zuviel Alkohol macht zwar müde, stört aber die Schlafqualität und damit die Erholung. Auch moderater Sport fördert die Müdigkeit, warme Füße erleichtern das Einschlafen. Zu empfehlen ist auch eine gute, dem Körpergewicht angepasste Matratze, ausreichend Platz im Bett und ein gut gelüftetes richtig temperiertes Schlafzimmer.

Das Einschlafen wird durch kleine Rituale erleichtert: ein kurzer Spaziergang, eine Tasse Tee oder eine entspannende Lektüre helfen, den Körper auf das Einschlafen einzustimmen.

Und wer nach einer Schicht nicht ganz fit ist, sollte sich genau überlegen, ob er sich noch ans Steuer setzt oder sich lieber zuerst ausschläft. Geöffnete Fenster, laute Musik oder das lautstarke Mitsingen bei seinen Lieblingsongs sind ebenso wenig wie Kaffee oder Cola geeignet, wach zu bleiben. Gegen Müdigkeit hilft nur Schlaf.

Um Einschlafunfälle zu vermeiden, gilt die Drei-Punkt-Regel:

- ausreichender und erholsamer Schlaf vor und nach der Fahrt
- häufige und entspannende Fahrpausen
- bei Anzeichen von Schläfrigkeit sofort eine längere Pause mit Kurzschlaf einlegen.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



genannte Schlafapnoe. Bei dieser Erkrankung setzt die Atmung während des Schlafes immer wieder für kurze Zeit aus. Dies stört die Schlafqualität. Wer immer wieder vom „Bettpartner“ auf sein lautes Schnarchen aufmerksam gemacht wird, oder wer tagsüber häufig unter bleibender Müdigkeit leidet, sollte dringend einen Arzt aufsuchen und sich ggf. behandeln lassen.

Um gut schlafen zu können, sollten Sie folgende Punkte beachten: Die Abendmahlzeit oder die

Verhalten nach Stromschlag Zunächst vorsichtig vom Strom trennen

Strom ist heutzutage auch an Bord allgegenwärtig. Unsachgemäß gebraucht, kann es beim Umgang mit Elektrogeräten zu Unfällen kommen. Und das kann mehr sein als nur, wie man sagt, „einen gewischt“ zu bekommen. Verläuft der Zwischenfall glimpflich, dann wird die Folge ein gehöriger Schreck sein.

Aber oftmals sind die Folgen auch schwerer: Bei einem Stromschlag besteht die Gefahr der Bewusstlosigkeit, des Kreislaufstillstandes und des Atemstillstands. Verbrennungen, innere Verletzungen, Schock oder sonstige Verletzungen können die Folge sein.

Ruhe bewahren

Was ist zu tun? Folgende Grundsätze sind in jedem Fall zu beachten:

- Ruhe bewahren
- Unfallstelle sichern
- eigene Sicherheit beachten
- Notruf absetzen bzw. Hilfe herbeirufen
- Kontrolle der lebenswichtigen Funktionen des Verunfallten
- situationsgerechte Hilfe leisten.

Dabei wird Vieles gleichzeitig oder in sehr schneller Abfolge geschehen.

Ist die Person, die den Unfall erlitten hat, noch mit der

Stromquelle verbunden, dann als Erstes den Stromkreis unterbrechen, hierzu z.B. den Stecker ziehen, die Sicherung ausschalten oder die Anlage stilllegen. Nun die Unfallstelle sichern. Ist das nicht möglich, dann die Person mit einem schlecht leitenden, trockenen Gegenstand (Besenstiel, Holzstuhl, Ledergürtel usw.) von der Stromquelle trennen. Dabei an die eigene Sicherheit denken. Anschließend das Bewusstsein prüfen, indem man den Verunfallten laut anspricht und anfasst.

Ist der Verletzte nicht bewusstlos, also wenn die lebenswichtigen Funktionen vorhanden sind, dann situationsgerecht helfen, indem die sichtbaren Verletzungen behandelt und versorgt werden. Hier kann es sich um Brandverletzungen handeln, diese keimfrei bedecken. Vorsicht, auch hinter kleinen Brandmalen können sich schwere innere Verletzungen verbergen.

Danach andere Verletzungen, die sich der Verunfallte ggf. durch einen Sturz nach dem Stromkontakt zugezogen

Schock möglich

hat, versorgen. Durch den Unfall kann ein Schockzustand eingetreten sein. Treten Symptome wie Blässe, Frieren/Zittern, kalter Schweiß, Angst, Unruhe, schneller schwach tastbarer Puls auf, den Verletzten in die Schocklagerung bringen: Beine hochlagern, z.B. auf einen Stuhl.

Wichtig: Schockpatienten bedürfen einer permanenten persönlichen Betreuung. Deshalb mit dem Verletzten reden, erklären was mit ihm geschieht, ihm zuhören, vielleicht auch nur die Hand halten. Versorgen und betreuen Sie den Verunfallten so lange, bis fachkundiges Rettungspersonal Sie ablöst.

Tipps zur
Ersten Hilfe

Atmet der Betroffene noch, dann ist er in die stabile Seitenlage zu bringen. Atmet er nicht mehr, dann ist die Atemspende durchzuführen. Sind auch nach zweimaligem Beatmen und nochmaliger Kontrolle der Atmung und des Kreislaufs keine Lebenszeichen feststellbar, dann mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung im Rhythmus 2 x beatmen und 15 x Herzdruckmassage beginnen. (Das funktioniert natürlich nur, wenn man es vorher in einem Erste-Hilfe-Kurs gelernt hat!)

Besondere Gewerbe der BGF

„Anna“ hat auf der Zschopau viel erlebt

Seit über 100 Jahren verkehrt die Klein-Fähre in Sachsen

Fährmann hol über. Dieser Ruf erschallt schon längst nicht mehr an den Ufern unserer Flüsse, aber noch immer sind Fahren an vielen Stellen eine wichtige Verbindung. Viele sind modern und gut motorisiert, haben Platz für viele Autos. Andere erleichtern vor allem den Radfahrern und Fußgängern ihren Ausflug ans andere Ufer. Und manche haben nur Sitzplätze. So die „Anna“. In wenigen Tagen ist für „Anna“ die winterliche Ruhezeit vorbei.

Denn die Saison für die historische Querseilfähre dieses Namens beginnt am 1. April. Dann wird „Anna“ wieder wie gewohnt von mittags bis spätnachmittags die Zschopau am Querseil überqueren.

Ihr Standort ist Krumbach zwischen Frankenberg und Mittweida in Sachsen. Die Zschopau ist ein Nebenfluss der Freiburger Mulde, kommt aus dem Erzgebirge und ist insgesamt 105 km lang. Am Ort Krumbach im landschaftlich sehenswerten Zschopau-Tal liegt am Ufer des Flusses die Ausflugsgaststätte „Wasserschänke“. Sie ist in diesem

Jahr 180 Jahre alt und ein Anziehungspunkt für Ausflügler und Touristen im Tal. Zur „Wasserschänke“ gehört die Fähre. Denn das Erreichen des bekannten Ausflugsziels sollte schon vor weit über 100 Jahren durch eine Fähre erleichtert werden.

Opfer der Flut 2002

Die historische Fähre ist allerdings nicht mehr erhalten. Mehrfach wurde sie modernisiert oder neu gebaut. Das letzte Mal war es nach dem

schweren Hochwasser im Spätsommer 2002 in Sachsen der Fall. Die Wassermassen der Zschopau hatten die alte Querseilfähre mit sich gerissen.

2003 wurde „Anna“ restauriert und verkehrt nun wieder von April bis Oktober des Jahres auf der Zschopau. Die Querseilfähre hat einen Körper aus Holz und dürfte in dieser Art eine der letzten in Deutschland sein. Ist das Interesse geweckt? Dann sollte man bei einem Besuch in Sachsen zur Zschopau kommen. Noch ein Tipp: Berühmt sind die Mondscheinfahrten!



Echte Handarbeit, der Fährmann bringt seine Gäste sicher über den Fluss.



Am Ufer der Zschopau wartet die „Anna“ auf Gäste.



Am Seil geht es zum anderen Ufer.



Wohlbehalten am Ziel.

Das Wetter in Glasgow war in diesem Sommer auch nicht viel besser als im Rest des Landes: Regen, Regen, Regen. Mal war er etwas wärmer und mal etwas kühler, aber immer war er nass!

„Ich will hier raus!“, rief Samantha Collins und starrte nach draußen in das graue Geplätscher. „Irgendwohin, wo die Sonne scheint.“

„Aber Schatz, du weißt doch, dass das im Moment nicht drin ist“, murmelte Donald Diggle, der in einer Ecke des kleinen Wohnzimmers über dem dritten Kapitel seines neuen Romans brütete. Er nannte sich Schriftsteller, hatte aber im laufenden Jahr noch nicht mehr verkauft als ein paar Kurzgeschichten. Entsprechend mager war der Füllungsgrad der Haushaltskasse.

„Ich halt's nicht mehr aus!“, stöhnte Samantha.

„Das wird bald besser“, murmelte Donald, in Gedanken schon wieder ganz bei seinem Manuskript. „Warte nur, bis ich erst entdeckt bin! Und außerdem entscheidest sich in Kürze, wer in diesem Jahr den großen Wettbewerb der Königlichen Literarischen Gesellschaft gewinnt. Ich hab' irgendwie ein ganz gutes Gefühl. Das waren immerhin 10.000 Pfund!“

„Ach Donald, das hast du bei dem Wettbewerb letztes Jahr auch gedacht. Und was

ist draus geworden? Ein achter Platz! Läppische fünfzig Pfund!“

„Und die Reise nach London zur Preisverleihung. Die war doch nicht schlecht, oder?“

„Nein. Aber so toll nun auch wieder nicht. Und kein Verleger hat sich seitdem für dich interessiert!“ Samantha musste sich Mühe geben, nicht so zu schreien wie die alte Mrs. Simpson über ihnen, wenn die sich mit ihrem Mann in die Haare bekam.

„Hab' halt noch ein wenig Geduld“, brummte Donald, inzwischen ziemlich ärgerlich über die Störung.

„Nein!“, schrie Samantha plötzlich. „Ich hab' jetzt keine Geduld mehr! Ich will, dass sich endlich etwas ändert!“ Sie holte Luft und fuhr geringfügig leiser fort: „Hör zu! Es ist ja nicht nur das Reisen und mal schick essen gehen und was wir uns sonst noch alles nicht leisten können. Vielleicht möchte ich irgendwann mal Kinder. Auch daran ist mit deinen paar Kröten doch überhaupt nicht zu denken!“

Dieser Ausbruch – und erst recht die furchtbaren Möglichkeiten, die sich in ihm andeuteten – waren für Donald nichts weniger als ein Schock. An allem hatte er in den vergangenen Jahren gezweifelt, manchmal sogar an seinem schriftstellerischen Talent. Niemals jedoch wäre er auf die Idee gekommen, Saman-



Fahrensmann-Krimi

Herzlichen Glückwunsch

VON HANS-JÜRGEN ZIETZ

thas Liebe zu ihm könnte eines Tages in Frage stehen.

Nun, da diese elementare Stütze seines Selbstbewusstseins urplötzlich wegbrach, ging mit Donald eine bemerkenswerte Veränderung vor: Aus dem zurückhaltenden, unbeholfenen jungen Mann wurde unversehens ein kalt und gefühlos handelnder Roboter.

Keine zwei Wochen später machte er sich im Morgengrauen auf den Weg zu einer

weit entfernten Kleinstadt namens Upper Trinningham. Hier war er vor ein paar Jahren schon mal gewesen, um einem dort ansässigen Verlag einen seiner frühen Romane anzudienen. Diese Bemühungen waren vergeblich gewesen, jedoch hatte Donald Zeit gefunden, sich den Ort ein wenig anzusehen und dabei – damals natürlich nur zum Spaß – den Plan für einen Banküberfall zu entwickeln.

Diesen Plan setzte er jetzt in die Tat um, Punkt für Punkt. Kaum dass er Upper Trinningham erreicht hatte, stahl er ein Fahrrad und begab sich in die Innenstadt. Noch vor Mittag erreichte er die Bankfiliale. Ohne auch nur zu überlegen, stürmte er hinein, riss die riesige Pistole aus der Tasche, die eine Kriegserinnerung seines Vaters war, und war innerhalb weniger Augenblicke unrechtmäßiger Eigentümer von mehreren Tausend Pfund. An der unzeitgemäßen Sicherheitsausrüstung der kleinen Filiale hatte sich in den letzten Jahren gottlob nicht viel geändert.

Über einen ausgeklügelten Fluchtweg, dessen Verlauf unter anderem durch mehrere Poller-Reihen am Rande der Fußgängerzone und durch einen längeren Tunnel unter der Eisenbahn führte, radelte Donald unbehelligt und unverfolgt zu seinem Auto zurück. Noch bevor die Fahndung richtig auf Touren kam, hatte er die Stadt bereits wieder verlassen.

Sobald er nach einigen Stunden zu Hause eintraf, rannte er mit seiner prall gefüllten Tasche die Treppen hinauf. Samantha kam ihm entgegen, freudestrahlend, aber Donald ließ seine Freundin gar nicht erst zu Wort kommen:

„Sieh mal, was ich hier habe! Nun sieh doch nur!“

Donald hatte den deutlichen Eindruck, dass sich die Freude seiner Freundin in Grenzen hielt. Rasch erzählte er, wie er zu dem neuen Reichtum gekommen war.

„Aber Donald!“, rief Samantha, und jetzt wurde sie tatsächlich blass. „Du ... du warst doch hoffentlich maskiert?!“

„Maskiert? Wozu? Upper Trinningham ist ein paar hundert Meilen entfernt! Da kennt mich kein Mensch!“

„Jetzt schon!“, stöhnte Samantha und deutete auf die Tageszeitung, die aufgeschlagen auf dem Tisch lag.

„Donald Diggle zum Sieger gekürt!“, las Donald, ohne den Zusammenhang zunächst recht zu begreifen. Auch das Foto von ihm neben dem Artikel – sehr treffend und gestochen scharf – erschien ihm in diesem Moment sinnlos. „Gestern war es endlich so weit: Die Königliche Literarische Gesellschaft gab die Sieger des diesjährigen Literaturwettbewerbs bekannt. Der erste Preis geht an den Nachwuchsliteraten Donald Diggle für seinen Roman ‚Durststrecke‘. Unser nebenstehendes Bild entstand bei der letztjährigen Preisverleihung, bei der sich Diggle noch mit einem der hinteren Plätze begnügen musste. Herzlichen Glückwunsch!“