

Der Fahrersmann

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · Ottenser Hauptstraße 54 · 22765 Hamburg · Telefon (0 40) 39 80-0 · Telefax (0 40) 39 80-19 99
 www.bgf.de ISSN 0931-1076 · Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Maloche für die einen, Freizeit für die anderen

Der Kapitän der kleinen Motoryacht hat die Fahrt zu spät reduziert. Jetzt kreuzt er im gefährlichen Abstand die Fahrt des Binnenschiffs. Im Steuerstand dort kommt der Schiffsführer ins Schwitzen – und ist stocksauer über den Freizeitskipper. Sommerlicher Alltag auf unseren Flüssen und Kanälen, doch miteinander auskommen müssen beide auf dem Wasser.

Für die einen ist es Maloche, für die anderen Freizeit. Das bedeutet, dass die Besatzungen häufig hart arbeiten und den Job sprichwörtlich bis zum Umfallen machen. Und dies auf Wasserstraßen, auf denen die anderen zum Baden gehen oder wieder andere als Freizeitskipper mit kleineren oder auch größeren Booten unterwegs sind – eben ihre Freizeit verbringen.

An dieser Schnittstelle zwischen Arbeit und Freizeit genießen treffen sich die beiden Nutzer der vielen Kanäle, Flüsse und Seen. Der Schiffsführer in der Frachtschiffahrt, häufig unter Zeitdruck, legt da schon mal den Hebel auf den Tisch, um den nächsten Beder Entladetermin einhalten zu können. Und in der Fahrgastschiffahrt ist der enge Fahrplan für die Besatzung bestimmend.

Und der Freizeitskipper, manchmal ein bisschen ungeduldig im Umgang mit dem Boot – besonders wenn es ein Charterboot ist – kommt da schon mal quer vor den Bug.

Da heißt es einfach Ruhe bewahren und nicht zuletzt ein

Miteinander schadensfrei absichern.

Aber auch für so einen Freizeitskipper ist es manchmal nicht erfreulich, wenn er z.B. an den Schleusen mehrere Stunden warten muss, weil schon wieder so ein dicker Pott vorrangig in der Schleuse ohne zu warten geschleust wird.

Dennoch ist es auf allen Wasserstraßen erkennbar, dass die meisten Besatzungen in der Berufsschiffahrt die kleinen oder manchmal auch großen Sportboote friedlich betrachten – nicht als Gegner. Ein Klönsnack von Bord zu Bord am Abend oder u.U. auch beim gemeinsamen Schleusen, lässt dann die vergessene Romantik ein bisschen erwachen. Und der Spruch, den unsere Väter immer sagen und den die Jungen schon nicht mehr hören können: Ja früher war alles besser, da hatten wir noch Zeit für ...!

Nehmen wir uns doch die Zeit für den freundlichen Gruß von Schiff zu Boot.

Wir fahren alle gut, wenn wir uns freundlich auf unseren Wasserstraßen begegnen.

Flotte der Binnenschiffe veränderte sich kaum

Mit 2.457 Frachtschiffen (GMS, TMS, Schubleichter, Schleppkähne und Trägerschiffsleichter) weist die zentrale Binnenschiffsdatei Ende 2005 einen ähnlichen Bestand wie 2004 (zwei mehr) auf. Die Tonnage ging um 47108 Tonnen zurück. Die Zahl der Fahrgastschiffe stieg um 22 auf 1.000. Das Alter der Tonnage blieb mit 36,55 Jahren unverändert. Die Gütermotorschiffstonnage ist durchschnittlich 49,06 Jahre alt, die Tanktonnage zählt gerade 29,23 Jahre.

Schutz und Nutzung des Rheins verbinden

Im ersten internationalen Workshop trafen sich Anfang April Fachleute der Zentralkommission für Rheinschiffahrt (ZKR) und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) als Auftakt zu einer engeren Zusammenarbeit. Ziele dieses künftig regelmäßig stattfindenden Informationsaustausches sind der Schutz der ökologischen Funktionsfähigkeit des Rheins und die Förderung der Binnenschiffahrt auf dem Fluss.

Aus dem Inhalt:

- Sitzung der Vertreterversammlung
- Arbeitsschutz in der Fahrgastschiffahrt
- Einkauf von Beibooten
- Schleuse Lauenburg



Viele Fahrgastschiffe in Berlin bieten den Gästen die WM-Übertragung an.

Groß-Fernseher eigens für WM

In Berlin tanzt der Bär, so sagt ein Berliner Sprichwort.

Und die Touristen, die seit Jahren die Hauptstadt erobern, lassen diese Lebendigkeit spüren, auch in der Fahrgastschiffahrt.

In diesem Sommer kommen zehn neue „Dampfer“ zum Einsatz. Und die „Dampfer“ von heute sind Fahrgastschiffe der Luxusklasse und – wie kann es im Fußballjahr anders sein – einige sind sogar mit einem Großbildschirm ausge-

stattet. So können Sportfans beides erleben: aktuelle Sportergebnisse und die Stadt aus der reizvollen Perspektive – vom Wasser aus.

Unser Foto entstand kurz vor der WM auf der „Fortuna“ der Reederei B. Winkler.

Auf dem Wasser lässt's sich gut arbeiten

Girl's Day: Gewerbe will Beruhsanfängerinnen

Fünf Mal hat es ihn schon gegeben, und als nun Ende April bundesweit der sechste Girl's Day eröffnet wurde, war die Beteiligung mit tausenden Mädchen recht gut. An diesem Tag schnuppern Schülerinnen in typisch „männliche“ Ausbildungsberufe hinein. Physik, Maschinenbau, Metallverarbeitung oder Kfz-Mechaniker sind nur einige Beispiele für solche Lehrberufe, die kaum weibliche Azubis aufweisen.

Auch die Binnenschiffahrt macht beim Girl's Day mit, und dazu benachbarte Berufe. Im letzten Jahr lernten in Duisburg Schülerinnen auf dem Schulschiff Rhein die Ausbildung kennen, in diesem Jahr hatte auch das Wasser- und Schiffsamt in Duisburg-Meiderich seine Pforten geöffnet. In diesem Jahr hatte auch das Wasser- und Schiffsamt in Duisburg-Meiderich seine Pforten geöffnet. In diesem Jahr hatte auch das Wasser- und Schiffsamt in Duisburg-Meiderich seine Pforten geöffnet.



Gut geschützt beim Girl's Day.

immer: Mädchen und Frauen können diesen Beruf genauso ausüben wie Männer und sind uns genauso willkommen“, betont man beim Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt in Duisburg.

Etwa acht Prozent beträgt der Anteil der jungen Frauen unter den Auszubildenden in der Binnenschiffahrt. Im letzten Jahr waren es insgesamt 307 Auszubildende, und 24 davon wurden von Mädchen ausgeübt. Dass es 2002 15 waren und 2004 19, macht eine leichte Steigerung deutlich. Der gehe auf eine Zu-

nahme von Auszubildenden in der Fahrgastschiffahrt zurück, hieß es beim AdB. Dort wünscht man sich geradezu eine höhere Akzeptanz bei Beruhsanfängerinnen.

Dass die Arbeit auf und neben dem Wasser interessant und vielseitig ist, das spürten in diesem Jahr die Schülerinnen beim Wasser- und Schiffsamt in Duisburg-Meiderich. Worauf kommt es bei einer Schleuse an, und wie lassen sich Hinweisschilder zusammenbauen? Das und manches mehr lernten sie an diesem Vormittag.

Preise für die Gewinner des „Geistesblitz“-Wettbewerbs

Vertreterversammlung tagte in Osnabrück

Die Vertreterversammlung der BGF trifft sich zweimal im Jahr, um wichtige Entscheidungen zur Gegenwart und Zukunft der BGF zu beraten. Am 23. Mai tagte sie mit ihrer Sitzung 1/2006 in Osnabrück. Breiten Raum nahm dabei die Information zu aktuellen politischen Entwicklungen im Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung, aber auch Themen aus der Prävention ein. Ausführlich informierten sich die Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer auch über die Vorarbeiten zur Fusion der BGF mit der GroLa BG. Vorgestellt wurde Dr. Jörg Hedtmann, der neue Leitende Technische Aufsichtsbeamte der BGF, der Lothar Zademack nach 38-jähriger Tätigkeit ablöst. Lesen Sie dazu auch unseren Bericht auf Seite 6 dieser Ausgabe.

Fusion im Blick

Weiter stand die Abnahme der Jahresrechnung 2004, die vom Beratungs- und Prüfdienst des Hauptverbandes der gewerblichen BGen geprüft und uneingeschränkt bestätigt wurde, wie auch die Jahresrechnung 2005 und die Entlastung der Geschäftsführung auf der Tagesordnung.

Am Vorabend zur Sitzung wurden die Preisträger des



Mit einem Hauptpreis wurden geehrt: André Schulze (li.) und Dr. Burt Iwanenko. Die Preise übergab der Hauptgeschäftsführer der BGF Heino W. Saier (re.).

Ideenwettbewerbs Geistesblitz „Gesund und Sicher 2006“ geehrt. Die Jury hat sich in diesem Jahr für zwei Hauptpreisträger entschieden. Ein Hauptpreis ging an Dr. Burt Iwanenko aus Burgbernheim. Er hat sich Gedanken zur Pausengestaltung gemacht und eine Ruhemöglichkeit für Fahrer von Kleintransportern geschaffen, die es diesen ermöglicht, ihre Ruhezeiten entspannt und – im Rahmen der räumlichen Verhältnisse und der technischen Möglichkeit eines Transporters – optimal zu nutzen. So bleibt die Fahrfähigkeit erhalten und Müdigkeitsunfälle können verhindert werden.

Der zweite Hauptpreis ging an André Schulze aus Nieder- topfstedt. Er erhält ihn für eine

Verbesserung für die Fahrer von Autotransportern, indem er durch Veränderungen an der Bedienungseinheit der Autotransporter den Fahrern ermöglicht, sich bei deren Betätigung außerhalb des fließenden Verkehrs aufzuhalten und so die Unfallgefahr einzudämmen.

Zwei weitere Preise erhielten Franz-Josef Handwerker aus Langenfeld und Bruno Schäfer aus Ludwigshafen. Sie wurden für die Entwicklung eines neuartigen Radkreuzes mit dem festsitzende Radmuttern bzw. Schrauben mit geringem Kraftaufwand gelöst werden können und für die Verbesserungen der Sicherheit gegen Absturz bei der Reinigung von Tankfahrzeugen geehrt.

Hallo
Fahrensleute!

Spiele ohne Kater

Deutschland im Fußballfieber – wohin man blickt: überall gibt es Fußballer, Trikots und Nationalfahnen. Sogar das Brot hat Ballform angenommen und die Fußball-Laugenbrötchen schmecken wie jedes Laugenbrötchen, nach Salzlake eben. Aber auch wer kein Fußballfan ist, kann sich der Stimmung kaum entziehen. In Hamburg etwa, dem „Tor zur Welt“ leuchten nachts blaue Fußballtore, „Blue Goals“ von vielen öffentlichen und privaten Gebäuden. Und entlang der Autobahnen werben Plakate dafür, als Freunde die Welt zu Gast zu haben.

Auch die Binnenschiffahrt ist mittendrin dabei. In vielen Städten sind die Flussufer im Sommer ohnehin Anziehungspunkte für Erholungssuchende. Mit Kind und Kegel, mit Grill und Picknick-Korb geht es bei schönem Wetter hinaus an oder aufs Wasser. Da verwundert es nicht, wenn manche Städte ihre Großbildleinwände für die WM an oder sogar auf dem Wasser aufstellen. Für die Binnenschiffahrt ist dies eine sehr schöne Werbung, kann sie doch in dieser Zeit zeigen, wie wenig störend sie sich in die Landschaft einpasst. Wer setzt sich

schon an eine Autobahn, um dort die WM-Spiele zu erleben?

Wie unser Titelfoto zeigt, hat auch die Fahrgastschiffahrt den Trend erkannt und lockt mit ihrem Angebot die Besucher aufs Schiff. Es ist



bestimmt reizvoll, eine interessante Stadt an sich vorbeiziehen zu lassen und gleichzeitig fußballerisch auf dem Laufenden zu sein, zumindest als Fahrgast. Und wenn sich die Familie oder Clique nicht einigen kann: Wie wäre es mit einer Schiffstour, die Fußballbegeisterten unten und die Sonnenhungrigen auf dem Deck – dann steht dem gemeinsamen Ausflug nichts mehr im Wege:

Nicht nur in den touristischen Zentren der Großstädte auch in Dresden, Heidelberg oder am Mittelrhein gehört für viele

Fahrgastschiffer – auch außerhalb der WM – die Begrüßung von Gästen aus aller Welt zum Alltag. Für sie bietet sich eine weitere Chance gute Gastgeber zu sein und ihren Gästen dies auch zu vermitteln. Manch einer hat in den letzten Monaten nicht nur Englisch gepaukt, sondern mit Profis auch den freundlichen Umgang und Hilfsbereitschaft geübt.

Zum richtigen Umgang gehört auch das herzliche „sich freuen“, das geht auch mit Alkohol in Maßen. Alkoholgengen, die die Bereitschaft zur Gewalt fördern, müssen nicht sein und der Kater fällt danach meist größer aus als einem lieb ist, vor allem, wenn die eigene Mannschaft noch verliert ...

Aber das muss ja nicht sein. Ihnen allen, ob in der Fahrgast- oder Güterschiffahrt, wünsche ich schöne, spannende Spiele, gute Stimmung und wenn für alle, die es mögen auch noch das Geschäft stimmt, dann können sie sicher darüber hinwegsehen, dass sie arbeiten müssen, wenn andere feiern.

Eine schöne WM wünscht

Regitta



Letzte Vorbereitung zur Taufe von GMS Stadt Heilbronn.

GMS „Stadt Heilbronn“ getauft

Am 31. März 2006 hat die Reederei Schwaben mit einem feierlichen Taufakt in Heilbronn, das Gütermotorschiff „Stadt Heilbronn“ übernommen. Der Neubau wurde von der Werft Gelria, Nijmegen, in Kooperation mit der Werft Centromost, PL – Plock, gebaut. Die Hauptabmessungen und Leistungskennzahlen lau-

ten: L = 105,00 m; B = 11,44 m; T max. = 3,13 m, Tragfähigkeit bei 2,70 m = 2.150 t; Hauptmaschine: 1 x Caterpillar 1.118 kW.

Betrieben wird es von D. Garbin.

Besonders der Schallschutz in den Wohnungen (Räume mit nur 54 dbA) ist den Werften gut gelungen.

Unter den zahlreichen Gästen befand sich auch Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Verschiedene Festredner nutzten deshalb auch die Gelegenheit, die Politikerin auf die Notwendigkeit des Schleusenausbaus auf dem Neckar hinzuweisen.



Mit Hilfe der indirekt angestrahlten Tafeln wird die Einfahrt erleichtert.

Beleuchtete Tafeln vor Schleuse

„Visuelle Hilfen an den Schleusen erleichtern die Einfahrt besonders für große Schiffe. Diese Hilfe hatten Schifffahrtstreibende gewünscht, und das WSA Meppen hat darauf im Rahmen seiner Möglichkeiten reagiert“, berichtete der für das Schifffahrtswesen zuständige Mitar-

beiter Bernd Hermes. Auf dem Foto sieht man deutlich neben den rot-weißen bzw. grün-weißen Stangen die schwarz umrandeten weißen Tafeln. Sie werden von einer Leuchtstoffröhre indirekt angestrahlt, so dass der Schiffsführer die Schleuseneinfahrt gut erkennen kann und selbst nicht ge-

blendet wird. Die Einfahrt wird weiter erleichtert durch eine Mittenmarkierung in der Schleuse oder an einer Brücke in Nähe des Schleusenhauptes. Diese Hilfen sind von der Schifffahrt gut angenommen worden. Das WSA Meppen hat vor, weitere Schleusen mit solchen Einfahrtshilfen auszurüsten.

Zentralisierung ist keine Lösung

Ende März wurde ein von der Bundesregierung in Auftrag gegebenes Gutachten der Professoren Heinz-Dietrich Steinmeyer (Münster) und Bert Rürup (Darmstadt) vorgestellt. Das von den Gutachtern favorisierte Modell eines Einheitsträgers für die gesamte gesetzliche Unfallversicherung wird von den Berufsgenossenschaften entschieden abgelehnt.

„Ein Einheitsträger, wie ihn das Gutachten favorisiert, wäre ein bürokratischer Moloch, den sich niemand ernsthaft wünschen kann“, kommentiert Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften, das Gutachten. Dass die Berufsgenossenschaften bereits erfolgreich auf dem Weg einer strukturellen Neuordnung sind,

beweist nicht zuletzt die BGF, die mit der Binnenschifffahrt-BG fusionierte, eine Fusion mit der Großhandels- und Lager-BG vorantreibt und an weiteren Kooperationen beteiligt ist. Gründe dafür, den eingeschlagenen Kurs zu wechseln, bleiben die Gutachter schuldig, zumal sie selbst davon ausgehen, dass eine Einheitslösung zu erheblichen Beitragssprüngen führe.

**„Klein Erna“ lädt zur Rundfahrt
Vier Monate Bauzeit und doppelt getauft**

Modern und elegant: das Fahrgastschiff „Klein Erna“ der Elbrederei Rainer Abicht, lässt keine Wünsche offen. Das bei der Firma Schiffs- und Schweißtechnik Behrens GmbH in viereinhalb Monaten erstellte Wasserfahrzeug bietet 220 Gästen Raum. Produktionskosten: 1,15 Millionen Euro.

Das 20. Schiff in der Flotte der Reederei Abicht ist 34,87 Meter lang, 6,87 breit und verfügt über einen Tiefgang von 1,15 Metern. Zur Ausstattung gehören die flexible Bestuhlung des gefliesten Salons (80-120 Personen), heller Innenausbau, Fußbodenheizung, Klima- und Entfeuchtungsanlage. Vier Sanitäräume, Sonnenfreisitz, Getränkebar, Flachbildschirm, Hifianlage sowie die verschiebbare Colorglasüberda-



„Klein Erna“ wartet auf Fahrgäste.

chung im hinteren Bereich ergänzen den Standard.

Weil die Werfleitung das Schiff auf keinen Fall ungetauft ins Wasser lassen wollte, erschien Taufpatin Katja Bor-

chers schon eine Woche vor dem eigentlichen Stapellauf (an den St.Pauli-Landungsbrücken) an der Werfthalle und ließ schon mal im Voraus eine Flasche Sekt zerplatzen.

Neue Technik für Gäste

Die neue Generation der Fahrgastschiffe bietet ihren Gästen einen besonderen Service: Die Erklärungen zur Fahrtroute kommen direkt über eine GPS-Anlage.

Kernstück dieser Anlage ist eine Basisstation, die über einen GPS-Empfänger stets die aktuelle Position des Schiffes ermittelt. Passiert das Fahrgastschiff eine Sehenswürdigkeit, sendet die Basisstation automatisch die entsprechende Information aus.

Bei den Fahrgastschiffen Spree-Blick I bis III ist diese Informationsübermittlung in acht Sprachen vorgesehen.

Die neue Technik bedeutet eine erhebliche Entlastung der Schiffsführer. Diese hatten bisher oftmals zusätzlich zu ihren nautischen Aufgaben auch noch



Mit neuer Technik durch Berlin.

die Funktion des Stadtführers zu erfüllen – was je nach Verkehrsdichte eine deutliche Zusatzbelastung darstellen konnte. Eine Überforderung war auf die Dauer nicht auszuschließen,

obwohl viele Schiffsführer auch mit eigenem Stil und eigener Note diese Aufgabe charmant auszufüllen wussten und mit ihren Geschichten die Gäste individuell unterhielten.

● **Arbeitsschutz verbessert**

● **Verhalten in Notfällen**

● **Für Fahrgäste und Besatzung**

Mehr Sicherheit auf Fahrgastschiffen

Fahrgastschiffe bieten ihren Fahrgästen erholsame Stunden oder Tage auf dem Wasser. Alle sollen zufrieden sein und gerne wiederkommen. Dafür sind die Beschäftigten zuständig – Besatzungsmitglieder ebenso wie das Bordpersonal. Sie sind aber nicht nur für die Zufriedenheit der Gäste, sondern ebenso für deren Sicherheit verantwortlich. Und natürlich auch für ihre eigene Sicherheit. Dazu gibt es an Bord von Fahrgastschiffen einiges zu beachten.

Je nach Tätigkeitsgebiet im nautischen oder im gastronomischen Bereich gibt es verschiedene Vorgaben, deren Ziel ein möglichst hohes Sicherheitsniveau ist. Im nautischen Bereich lässt sich ganz grob sagen, dass die allgemeinen Arbeitsschutzvorschriften, die an Bord von Güterschiffen gelten, natürlich auch für das nautische Personal auf Fahrgastschiffen Gültigkeit besitzen. Daneben gibt es zusätzliche Sicherheitsvorschriften zum Beispiel zum Verhalten in Notfällen. Mit ihnen beschäftigt sich der Artikel unten auf dieser Seite. Auch im Gastronomiebereich gibt es Vorgaben. Die Themen „Brandschutz in Küchen“ und „Getränkeschankanlagen“

Gültig erst nur für Neubauten

werden in zwei Artikeln auf der nächsten Seite behandelt. Einen Unfallschwerpunkt bilden Stolperunfälle. Ihnen widmet sich ein Artikel auf Seite 7 dieser Ausgabe.

Neue Regelungen betreffen auch den Arbeitsschutz. Anfang 2006 ist das neue Kapitel 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) mit erweiterten Sicherheitsanforderungen an Fahrgastschiffe

in Kraft getreten. Diese enthalten viel Neues zur Erhöhung der Sicherheit für die Fahrgäste. Aber auch die Versicherten der BGF (Besatzungsmitglieder und Bordpersonal) profitieren z.B. von besserer Manörfähigkeit (zweiter Antrieb), erhöhter Sinksicherheit und vorbeugendem Brandschutz.

Viele der Bestimmungen gelten vorerst nur für Neubauten und bekommen für die bestehende Flotte erst Gültigkeit bei einem Umbau oder nach Ablauf einer Übergangsfrist. Im Folgenden sollen einige Punkte aufgelistet werden, die besonders für die Versicherten auf Fahrgastschiffen eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus darstellen und sofort oder nach kurzer Übergangsfrist erfüllt werden müssen.

Flüssiggasanlagen dürfen nur weiter betrieben werden, wenn in den Räumen, in denen Verbrauchsgeräte aufgestellt sind, Warnanlagen vorhanden sind. Diese Anlagen warnen einerseits vor Undichtigkeiten, also ausströmendem Flüssiggas, andererseits vor Kohlenmonoxid, das bei einer unvollständigen Verbrennung entsteht. Besonders das Letzgenannte hat in der Vergangenheit mehrfach zu schweren Unfällen mit zum Teil tödlichem Ausgang geführt. Diese Warnanlagen müssen seit An-



Auf den Fahrgastschiffen spielt die Sicherheit eine große Rolle.

fang 2006 bei der Verlängerung der Prüfbescheinigung der Flüssiggasanlagen auf Fahrgastschiffen eingebaut sein.

Alarmanlagen, die bislang nur auf Kabinenschiffen gefordert waren, müssen ab der ersten Attestverlängerung nach dem 1. Januar 2010 auch auf Tagesausflugschiffen vorhanden sein. Es werden drei unterschiedliche Alarmanlagen gefordert:

- Alarmierung der Schiffsführung durch Fahrgäste,
- Alarmierung der Fahrgäste durch die Schiffsführung,
- Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung.

Letztere ist im Gesamtkonzept der Sicherheitsrolle zu sehen, die ab der ersten Attesterteilung nach dem 1. Januar 2007 auch auf Tagesausflugschiffen gefordert wird.

Auf Kabinenschiffen gibt es sie schon lange, doch ist sie seit dem 1. Januar 2006 auch dort umfangreicher. So muss

Bordpersonal hilft mit

für jede Sicherheitsaufgabe für die Fälle Havarie, Feuer an Bord, Evakuierung der Fahrgäste und Person über Bord, genau festgelegt sein, wer welche Aufgabe übernimmt. Da die nautische Besatzung

dann zahlenmäßig nicht ausreichend ist, bekommen auch einige Mitglieder des Bordpersonals Aufgaben zugewiesen.

Einige Vorschriften zum Schutz der Versicherten, die es im berufsgenossenschaftlichen Vorschriftenwerk schon lange gibt, sind jetzt auch im internationalen Verkehrsrecht (RheinSchUO) zu finden:

- Atemschutzgeräte und Rettungsausrüstungen auf Kabinenschiffen (mit Ausnahme unter bestimmten Umständen auf Schiffen bis 45 m Länge) werden ab sofort gefordert;
- Rettungswesten für die Mitglieder des Bordpersonals sind nach RheinSchUO ab

der ersten Attestverlängerung nach dem 1. Januar 2007 Pflicht (nach der Unfallverhütungsvorschrift aber schon seit 2002);

- Kühlräume müssen sich auch von innen öffnen lassen;
- Räume, in denen Kohlenäure für Getränkeschankanlagen gelagert wird, müssen mit einer Lüftungsanlage versehen sein;
- Schränke für brennbare Flüssigkeiten (Farben, Lösemittel usw.) müssen an Deck außerhalb der Fahrgastbereiche vorhanden sein;
- Einrichtungen gegen Absturz, wenn z. B. beim Fensterputzen kein Gangbord vorhanden ist, sind ebenfalls vorgeschrieben.

Profis tragen die Automatik-Rettungsweste

In der Fahrgastschiffahrt bestehen für Störfälle klare Sicherheitsbestimmungen

An Bord von Tagesausflugschiffen, Dampf-Tagesausflugschiffen und Kabinenschiffen gibt es, abhängig von der Fahrgastzahl, unterschiedlich viele Besatzungsmitglieder. Dazu kommen meist noch Servicekräfte, die für die Versorgung der Fahrgäste tätig sind. Die Aufgaben sind für die jeweiligen Tätigkeiten im Alltag, also beim ganz normalen Bordbetrieb fest geregelt. Und wer seinen Beruf nach der Schulausbildung in einer klassischen Ausbildung zum Matrosen erlernt hat, der hat auch Informationen zu möglichen Störungen an Bord eines Binnenschiffes erhalten. Dabei ist ganz sicher klar herausgestellt worden, dass die Besatzungsmitglieder im Havariefall jeweils bestimmte zugewiesene Aufgaben zu erfüllen haben.

Oberstes Ziel in einem solchen Fall muss sein, die Fahrgäste zu retten und sie zuverlässig durch die Besatzungsmitglieder und das Bordpersonal zu betreuen, gegebenenfalls bis zur abgeschlossenen Evakuierung.

Aus der „christlichen Seefahrt“ ist jedem bekannt, dass im Ernstfall der Kapitän und die Besatzungen als letzte von Bord gehen mit der Gewissheit, dass auch für diesen Personenkreis eine ausreichende

Sicherheit zum Überleben besteht. In der Binnenschiffahrt ist diese Regel natürlich ebenfalls gültig.

Dabei ist in den letzten Jahren zur Frage der Sicherheit für die Gäste an Bord von Tagesausflugschiffen ein Umdenken erfolgt. Das, was auf Kabinenschiffen schon seit 1976 nötig war, nämlich eine Sicherheitsrolle zu erstellen, ist nach § 15.13 RheinSchUO ab der ersten Attestverlängerung nach dem 1. Januar 2007 auch auf Tagesausflugschiffen gefordert.

Dabei ist für die möglichen Fälle

- Havarie,
- Feuer an Bord,
- Evakuierung der Fahrgäste und
- Person über Bord

eine exakte Aufgabenteilung sowohl für die Besatzungen wie auch für bestimmte Mitglieder des Bordpersonals zu beschreiben.

Selbstverständlich ist dabei zu berücksichtigen, dass für diesen Personenkreis die eigene Sicherheit auch eine besondere Bedeutung hat. Deshalb hat man im Verkehrsrecht konkret festgelegt, dass alle Personen, die eine Aufgabe nach der Sicherheitsrolle an Bord übernehmen, eine automatisch aufblasbare Rettungsweste bekommen.



Bei Arbeiten im ungeschützten Bereich: Rettungsweste tragen!

Damit ist garantiert, dass für sie bei allen Tätigkeiten mit dieser Art von Weste als Persönliche Schutzausrüstung (PSA) nicht nur der geforderte Auftrieb zum Überleben im Wasser vorhanden ist, sondern auch die nötige Bewegungsfreiheit im Ernstfall besteht.

Alle anderen Mitglieder des Bordpersonals werden nach dem Verkehrsrecht bei der Verteilung der Rettungsmittel wie Fahrgäste behandelt. Für diesen Personenkreis wird die

Benutzung auch einer Feststoffweste nach EN 395 oder 396 als sinnvoll erachtet. Die Handhabung dieser Westen ist denkbar einfach. Sie ist wie ein Kleidungsstück anzulegen und mit dem ausreichendem Auftrieb ausgestattet – jedoch in der Bewegungsfreiheit etwas einschränkend, weshalb sie für Besatzungsmitglieder in der Binnenschiffahrt nicht geeignet ist.

In der RheinSchUO sind sowohl für die automatisch auf-

blasbaren als auch für die Feststoff-Westen jeweils zwei unterschiedliche Westen zur Auswahl aufgeführt: Westen nach der Norm EN 395 mit einem Auftrieb von 100 Newton und Westen nach der Norm EN 396 mit einem Auftrieb von 150 Newton.

Beide Westentypen sind im Schwimmverhalten optimal und eine ohnmachtsichere Schwimmhaltung wird eingehalten. Aber Vorsicht, in der Produktbeschreibung wird darauf

verwiesen, dass die ohnmachtsichere Schwimmhaltung auch von der getragenen Kleidung abhängig ist. Deshalb empfehlen wir eine Weste mit dem etwas größeren Auftrieb; also die Weste nach DIN EN 396 mit einem Auftrieb von 150 Newton! Egal, ob es sich dabei um eine Feststoffweste oder eine automatisch aufblasbare Weste handelt.

Fazit: Für Profis das Beste – eine automatisch aufblasbare Rettungsweste! Und für alle anderen Personen eine Weste mit gleicher Sicherheit.

Wichtig ist es, dass die Weste bei allen Arbeiten, bei denen die Gefahr des Überbord-Gehens besteht, auch im normalen Bordalltag getragen wird und nicht nur in Notfällen. Profis lassen sich dabei auch nicht vom Schmutzeln der Fahrgäste oder deren besorgten Bemerkungen aus der Ruhe bringen. Ihre Fahrgäste halten sich im geschützten Bereich auf und dürfen diese nicht verlassen. Sie als Mitglied der Besatzung oder des Bordpersonals müssen sich aber für bestimmte Manöver, zum Beispiel beim Festmachen, in ungeschützten Bereichen mit Absturzgefahr ins Wasser aufhalten. Deshalb gelten unterschiedliche Vorschriften für Gäste und Besatzungen.

„Günstige Rahmenbedingungen gestalten“ Minister Tiefensee: Binnenschifffahrt im Wettbewerb stärken

Im Interview mit dem „Fahrensmann“ hat sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee deutlich dafür ausgesprochen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt zu stärken. Das Interview hier im Wortlaut:



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

Der Fahrensmann: Herr Minister, nachdem in der Vergangenheit viele Erwartungen, die die Binnenschifffahrt in die politischen Entscheidungsträger gesetzt hat, enttäuscht wurden, wurde der Koalitionsvertrag im Gewerbe positiv aufgenommen. Das Binnenschifffahrtsgewerbe erwartet von der Bundesregierung und von Ihnen als dem zuständigen Minister mehr Berücksichtigung ihrer Belange. Wo sehen Sie die Schwerpunkte Ihrer Tätigkeit in dieser Legislaturperiode?

Tiefensee: Der Koalitionsvertrag enthält für die Binnenschifffahrtspolitik der Bundesregierung wichtige Hinweise

„Kein Ausbau der Elbe“

und Handlungsempfehlungen sowie konkrete Aufträge. Die Schwerpunkte werden insbesondere auf folgenden Handlungsfeldern liegen:

1. Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland;
2. Gestaltung günstiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen auf nationaler und europäischer Ebene.

Der Fahrensmann: Gibt es Pläne, mit welchen Maßnahmen Sie die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern, aber auch gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern erhalten oder verbessern wollen?

Tiefensee: Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen verbessern. Wir haben beispielsweise den Paragraphen 6b EStG geändert, um die aus einem Binnenschiffsverkauf aufgedeckten stillen Reserven auf Schiffsinvestitionen zu übertragen. Außerdem werden wir die KfW-/ERP-Förderprogramme so anpassen, dass sie auch den Binnenschifffahrtsunternehmen nutzen.

Der Fahrensmann: Wo kann und muss das Binnenschifffahrtsgewerbe selbst noch mehr für den Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit tun? Was raten Sie?

Tiefensee: Ich rate dem deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe die Modernisierung der Binnenschiffsflotte und Anpassung an die Bedürfnisse der Wirtschaft voranzutreiben, damit die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den ausländischen Wettbewerbern verbessert und zusätzlicher Güterverkehr auf die Wasserstraßen verlagert werden kann.

Der Fahrensmann: Die Binnenschifffahrt gilt hinsichtlich ihres Energieverbrauchs als umweltfreundlicher Verkehrsträger. Dennoch gerät sie im Hinblick auf Ausbauprojekte (Ausbau Elbe oder der Donau bei Vilshofen) immer wieder in die Kritik der Umweltorganisationen. Wo sehen Sie hier die Linie für einen Kompromiss?

Tiefensee: Wir planen keinen Ausbau der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht. Es werden lediglich Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung des Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Augusthochwasser 2002 durchgeführt.

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur hinsichtlich des Energieverbrauchs ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger sondern auch aufgrund ihrer Sicherheit und der geringen externen Kosten. Ziel der politischen Verantwortlichen, aber auch der Umweltverbände, muss es sein, mit ökologisch behutsamen, infrastrukturellen Maßnahmen die Voraussetzungen zu schaffen, diese Vorteile der Binnenschifffahrt nutzen zu können. Der Ausgleich zwischen Öko-

nomie und Ökologie hat eine lange Tradition und hohe Priorität. Da die Binnenschifffahrt ihre Vorteile nur auf wirtschaftlich leistungsfähigen, modernen Wasserstraßen zum Tragen bringen kann, wird es unter Berücksichtigung dieser Vorgaben auch zukünftig Eingriffe in die Natur geben, um das Gewonnene zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Der Fahrensmann: Die gewerbliche Güterschifffahrt ist ja nicht der einzige Nutzer der Wasserstraßen und schiffbaren Gewässer. In manchen Regionen ist die Personen- und die Freizeitschifffahrt ebenfalls ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Gibt es hier von Ihrer Seite Pläne, wie dieser Aspekt noch mehr vertieft werden kann?

Tiefensee: Auch die Fahrgast- und Freizeitschifffahrt braucht unsere Unterstützung, damit positive Effekte für die regionale Wirtschaftsstruktur

Pro Charter-Bescheinigung

erzielt werden können. 2004 haben wir die Charterbescheinigung eingeführt, die das Führen motorisierter Sportboote auf ausgewählten sicheren und verkehrsarmen Gewässern auch ohne Sportbootführerschein erlaubt. Davon profitieren besonders die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern. Wir prüfen, ob die Regelung auch auf weitere Gewässer ausgedehnt werden kann.

Brandschutz in Küchen auf Fahrgastschiffen

Als Brandgefahr Nummer eins in Küchen sind in erster Linie die Friteusen zu nennen. Eine brennende Friteuse wird die Mitarbeiter vor ein großes Problem stellen. Zwar müssen nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung seit dem 1. Januar 2006 Fettbrandlöscher in Küchen von Fahrgastschiffen vorhanden sein, um das Löschen eines Fettbrandes überhaupt zu ermöglichen. Solche Brände sind sehr schwer zu löschen und das liegt an der großen Hitze. Wieso ist das so? Warum ist ein Fettbrand am Anfang heißer als andere Flüssigkeitsbrände? Dazu müssen wir uns die Entstehung eines solchen Brandes genauer anschauen. Fettbrände in Friteusen, Fettbackgeräten oder in Pfannen entstehen immer aus dem selben Grund: der Thermostat der Geräte ist defekt oder die Pfanne wurde mit dem Restfett auf die heiße Kochplatte zurückgestellt. Beides führt dazu, dass das Fett immer weiter erhitzt wird, bis die Zündtemperatur erreicht ist. Die liegt zwischen 338°C und 378°C. Und dann entzündet sich das Fett an der heißen Oberfläche der Pfanne oder Friteuse. Während bei anderen Entstehungsbränden das entzündete Medium Umgebungstemperatur hat und erst durch die Flammen erhitzt wird, ist bei einem Fettbrand sofort diese hohe Anfangstemperatur da.

Brände mit solch heißen Temperaturen lassen sich

durch Laien sehr schwer löschen, weil sie im Gegensatz zur Feuerwehr keine Hitzeschutzkleidung tragen. Die Flammen schlagen bis zu einem Meter hoch und die Strahlungshitze ist so groß, dass sie unter Umständen nicht nah genug an den Brandherd herankommen. Desweiteren kann es über die Temperatur immer wieder zu Rückzündungen kommen, da sich das Fett durch das Löschmittel nicht rasch genug abkühlt.

Wie kann man denn nun trotz dieser Gefahr weiterhin seine Gäste mit Speisen aus der Friteuse verwöhnen ohne immer gleich mit dem Feuerlöscher daneben stehen zu müssen? Ganz einfach: die Friteuse im eingeschalteten Zustand nie unbeaufsichtigt lassen bzw. wenn man die Küche verlässt, sich zu vergewissern, dass Herd und Friteuse ausgeschaltet sind. Das Küchenpersonal würde nämlich frühzeitig durch Qualmentwicklung und starken Geruch gewarnt werden, bevor sich das Fett entzündet. Es würde genügend Zeit bleiben die Friteuse vom Stromnetz bzw. die Pfanne vom Herd zu nehmen um somit einer Selbstentzündung zuvor zu kommen. Regelmäßiger Besuch von Brandschutzseminaren in Verbindung mit Löschübungen erhöhen zudem die Sicherheit mit solchen Gefahrensituationen umzugehen. Das Referat Binnenschifffahrt bietet diese Seminare regelmäßig viermal im Jahr in Duisburg an.

Jetzt gibt es konkrete Hinweise zur Hygiene Schankanlagen für Getränke: Aufbau, Betrieb und Reinigung

Wer mag das nicht: Ein frisch gezapftes kühles Blondes. Auch an Bord vieler Fahrgastschiffe gibt es das Bier vom Fass. In dem oftmals kleinen Thekenbereich findet sich noch ein Platz für die Zapfanlage, aber nicht nur Bier-Zapfanlagen. Auch für Erfrischungsgetränke gibt es die entsprechenden Vorrichtungen (z.B. Trimix-Anlagen).

Wie bei vergleichbaren Getränkeschankanlagen in Landbetrieben gibt es auch an Bord einige Sicherheitsbestimmungen zu beachten. Diese sollen hier erläutert werden: Die zu beachtenden sicherheitstechnischen Anforderungen sind in der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) gere-

Sicherheitsbestimmungen

gelt. Die Getränkeschankanlagenverordnung (SchankV) wurde außer Kraft gesetzt. Die Hygieneanforderungen sind ebenfalls nicht mehr in der SchankV geregelt. Es gelten die allgemeinen Anforderungen der Lebensmittelhygieneverordnung. Da in dieser Verordnung wenig Konkretes über Getränkeschankanlagen steht, wurden im Normenausschuss „Getränkeschankanlagen“ zwischenzeitlich mehrere Normen erarbeitet, die nun konkrete Aussagen über die Hygiene bei Getränkeschankanlagen machen. Orientierungswerte für Reinigungsintervalle sind in der DIN 6650-6 zu finden.

Die in der Betriebssicherheitsverordnung geforderten sicherheitstechnischen Anforderungen werden durch die BG-Regel „Errichtung und Betrieb von Getränkeschankanlagen“, BGR 228, präzisiert. Sie findet Anwendung bei Errichtung, Betrieb, Wartung und Instandhaltung von Getränkeschankanlagen. Allgemein ist geregelt, dass die Druckgasflaschen sicher stehen müssen, der Gaslagerraum als solcher gekennzeichnet sein muss, vorzugsweise auf der Tür, und dass wirksame Maßnahmen zu treffen sind, falls Schankgas austritt.

Solche Maßnahmen zur Vermeidung von Gefahren bei unkontrolliert austretendem Schankgas können z.B. sein, dass eine ausreichende natürliche Belüftung gegeben sein muss, dass eine technische Lüftung installiert wird oder eine Gaswarneinrichtung. Nach RheinSchUO müssen Räume, in denen Kohlendioxid für Getränkeschankanlagen gelagert werden, mit einer Lüftungsanlage versehen sein.

Nur dann, wenn die angeschlossene Gasmenge im Verhältnis zur Raumgröße so gering ist, dass eine gefährliche Gaskonzentration nicht entstehen kann, brauchen keine weiteren Maßnahmen getroffen werden.

Hierbei sind alle Räume, durch die die Schankleitung führt, für sich zu betrachten.

Die Druckgasflaschen sind so zu lagern, dass diese gegen Umfallen oder Herabfallen gesichert sind. Ist mit einer Beschädigung durch Anfahr-



Auch an Bord schmeckt ein gepflegtes Pils.

ung zu rechnen (z.B. am Lagerplatz im Hafen oder am Liegeplatz), sind die Behälter durch Abschrankung oder einen Flaschenschrank zu sichern.

Die Druckgasflaschen müssen senkrecht stehend an die Getränkeschankanlage angeschlossen werden. Eine gefährliche Erwärmung z.B. durch Heizkörper oder Kühlaggregate darf hierbei nicht auftreten.

Getränkeschankanlagen dürfen – nicht nur an Bord – erst in Betrieb genommen werden, wenn eine befähigte Person die Anlage nach der

Montage und vor der Inbetriebnahme geprüft hat. Handelt es sich um eine Getränkeschankanlage, die an verschiedenen Standorten montiert werden kann, ist die Prüfung nach jeder Montage an einen neuen Standort erforderlich. Das Ergebnis der Prüfung ist zu dokumentieren.

Wer eine Getränkeschankanlage betreibt, muss die Anlage in betriebssicherem Zustand erhalten. Sie darf nicht mehr betrieben werden, wenn sie Mängel aufweist, durch die Personen gefährdet werden können. Mängel können zum

Beispiel fehlerhafte Druckminderer oder fehlerhafte oder nicht verplombte Sicherheitsventile sein.

In der Nähe der Druckgasversorgung der Getränkeschankanlage ist eine „Betriebsanweisung für den Umgang mit Druckgasflaschen von Getränkeschankanlagen“ anzubringen, die in verständlicher Form alle sicherheitstechnisch notwendigen Angaben enthält.

Das Personal, das die Getränkeschankanlage bedienen soll, muss vor Aufnahme seiner Tätigkeit über das Betreiben, Benutzen und Bedienen, über die besonderen Gefahren sowie über das richtige Verhalten bei Notfällen im Zusammenhang mit Getränkeschankanlagen unterwiesen werden. Die Unterweisungen sind mindestens jährlich zu wiederholen, eine Dokumentation ist notwendig.

Getränkeschankanlagen sind Arbeitsmittel; für die Prüfungen gelten die Festlegungen des § 10 der Betriebssicherheitsverordnung. Einzelheiten zur Prüfung sind der BGR 228 zu entnehmen. Die BGR 228 enthält auch Muster für die erforderlichen Dokumentationen. Die Anforderungen an Gaswarngeräte und an Reinigungsgeräte für Getränkeschankanlagen sind dort ebenfalls zu finden.

Unter: www.arbeitsicherheit.de/servlet/PB/show/1200951/bgr_228.pdf kann die BGR 228 als pdf-Datei heruntergeladen werden. Als Druckversion ist sie beim Carl Heymanns Verlag zu beziehen.

Vorbeugung erfolgreich: Weniger Arbeitsunfälle!

Mit 811.060 Arbeitsunfällen, 3,6 Prozent weniger als im Vorjahr, melden die Berufsgenossenschaften für 2005 einen erfreulichen Trend. Die Zahl der Wegeunfälle verzeichnete mit 151.632 eine fast konstante Bilanz (+ 0,2 %).

Dr. Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften, betonte: „Dies ist ein Erfolg unserer Präventionsarbeit, die wir gemeinsam mit den Unternehmen leisten.“ Gut sieben Prozent ihrer Gesamtausgaben wenden die Berufsgenossenschaften zur Vorbeugung von Arbeitsunfällen auf. Mehr leistet kein anderer Sozialversicherer.

Deutlich gesunken ist auch die Zahl der schweren Arbeitsunfälle mit Dauerfolgen um 3,9 Prozent auf jetzt 17.436.

Die Zahl tödlicher Arbeitsunfälle sank um 8,5 Prozent auf 590.

Auch bei der BGF ist die Zahl der Arbeitsunfälle leicht gesunken auf 55.130. Hoch ist bei der BGF nach wie vor die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle. Hier weist die Statistik 153 Fälle auf, das sind 3 weniger als im Vorjahr. 65 Prozent davon ereigneten sich im Straßenverkehr, 3 in der Binnenschifffahrt.

Praxistipp: „Mal eben“ sicher arbeiten

Auch bei einer kurzen Arbeit an Schutz denken

Oft sieht man im täglichen Leben, dass Arbeiten und Handreichungen ganz spontan und zwischendurch durchgeführt werden. Mal eben ein Loch bohren oder mal eben etwas Schweißen oder mal eben mit dem Winkelschleifer etwas abtrennen. Doch auch dann sind Schutzmaßnahmen nötig.



Schutzausrüstung auch bei kurzer Arbeit

Ein Beschäftigter, der seine festen Aufgaben hat, wie z.B. das Schleifen mit einer Schruppscheibe, hat seine Schutzbrille, seinen Gehörschutz, seine Schutzhandschuhe und geeignete Kleidung an. Derjenige, der dieselbe Arbeit aus irgendwelchen Gründen mal eben zwischendurch macht, hat leider zu oft seine Latschen an, eine Sonnenbrille auf und nur seine nackten Hände als Arbeitskleidung zur Verfügung. „Gehörschutz brauchen wir ja auch nicht, es dauert ja nicht lange“!

Doch diese Einstellung kann fatale Folgen haben. Schweißen ohne geeignete Schutzbrille führt in der Regel zu tränenden Augen. „Verblitzung“ nennt sich das in

der Fachsprache. Äußerst schmerzhaft und evtl. auch mit dauerhaften Schäden am Auge verbunden.

Gleiches gilt auch für das Schuhwerk. Eingesprungen in Latschen wird das Schiffsdeck und die Gangbord in schnellen Schritten überwunden. Die vorhandenen Sicherheitsschuhe, die festen Halt und Trittsicherheit geben, stehen derweil ungenutzt daneben. Wie schnell der sichere Tritt in Latschen daneben geht, weiß wohl jeder aus eigener Erfahrung. Zudem „erzählt“ die Unfallstatistik der BGF ein Lied

davon, und dies unabhängig davon, ob es einen LKW-Fahrer oder einen Schiffsführer trifft. Doch wie ist diesem Problem des „Mal eben“ entgegen zu wirken?

Bei jeder Tätigkeit sollte man sich im Voraus Gedanken über die möglichen Gefahren machen und danach handeln. Jeder weiß z.B., dass es beim Bohren laut wird und Staub oder Späne anfallen und dass beim Schleifen heiße Funken gefährlich umherspritzen, ist ebenso bekannt und deutlich sichtbar. Also: Vor dem „Mal eben“ sich erstmal Gedanken über die Gefahren machen, die beim Hantieren entstehen können, danach die entsprechenden Schutzmaßnahmen ergreifen und erst dann „Hand anlegen“.

Unabhängig von dieser Vorgehensweise sollte sich jeder Unternehmer darüber im Klaren sein, dass für alle Tätigkeiten eine Gefährdungsanalyse erstellt werden muss und dass geeignete Maßnahmen ergriffen und die Beschäftigten entsprechend unterwiesen werden müssen.

Seminare für Binnenschiffer

Unser Programm für 2006/2007

Auch in diesem Jahr hat die BGF wieder ein interessantes und vielseitiges Seminarprogramm zusammengestellt. Teilnehmer aus Mitgliedsunternehmen der BGF können aus rund 120 Lehrgängen und Seminaren wählen. Die BGF bietet Seminare für unterschiedliche Zielgruppen. Die Auswahl der Seminare speziell für die Binnenschifffahrt haben wir unten auf dieser Seite

wiederum zusammengefasst. Aber auch alle anderen Seminare der BGF, die für Ihr spezifisches Arbeitsgebiet von Interesse sind, können Sie als Versicherter aus einem Mitgliedsbetrieb der BGF belegen. Beachten Sie dabei jedoch: Das Seminarangebot ist regional gegliedert. Bitte suchen Sie sich deshalb das passende Seminar unter Ihrer Bezirksverwaltung heraus und

melden sich auch direkt bei Ihrer Bezirksverwaltung an. Bei Seminaren für die Binnenschifffahrt erfolgt die Anmeldung über die Außenstelle Duisburg der BGF.

Hier noch einmal der Weg zu den Seminarinformationen: Geben Sie www.bgf.de ein, klicken Sie links auf „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ und dann auf „Seminare und Lehrgänge“.

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
Fortbildungsseminar	07. 11. 06 – 09. 11. 06	Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte		
Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	05. 02. 07 – 08. 02. 07	Sellinghausen
Fortbildungsseminar	22. 11. 06 – 24. 11. 06	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder		
Fortbildungsseminar	02. 05. 07 – 04. 05. 07	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende		
Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	04. 09. 06 – 15. 09. 06 15. 01. 07 – 26. 01. 07	Duisburg Duisburg
Fahrtagschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar „Präventivmaßnahmen zur Verhütung von Notfällen“	16. 11. 06 – 17. 11. 06 28. 11. 06 – 29. 11. 06 26. 02. 07 – 27. 02. 07 01. 03. 07 – 02. 03. 07	Rostock Rellingen Straubing Bad Tölz
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt		
Workshop Rettungsweste	04. 12. 06 – 06. 12. 06 12. 03. 07 – 14. 03. 07	Sellinghausen Sellinghausen
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	26. 03. 07 – 29. 03. 07	Sellinghausen

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	23. 10. 06 – 25. 10. 06 14. 02. 07 – 16. 02. 07	Bad Hersfeld Bad Hersfeld
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Prävention Wirbelsäulenerkrankungen	09. 10. 06 – 11. 10. 06 25. 06. 07 – 27. 06. 07	Sellinghausen Sellinghausen
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	30. 10. 06 – 31. 10. 06 11. 12. 06 – 12. 12. 06 30. 01. 07 – 31. 01. 07 14. 05. 07 – 15. 05. 07	Duisburg Duisburg Duisburg Duisburg
Führungskräfte-seminar Gefährdungsbeurteilung-Betriebsanweisung-Unterweisung	20. 03. 07 – 22. 03. 07	Bad Hersfeld
Kompetent Unterweisungen durchführen	17. 10. 06 – 19. 10. 06 06. 03. 07 – 08. 03. 07	Sellinghausen Bad Hersfeld
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	07. 05. 07 – 09. 05. 07	Duisburg

Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen.

Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-,

Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, die Lohn- und Gehaltsfortzahlung der Arbeitgeber.

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

Mitmachen und gewinnen

Plattfisch	Luftreise	griechische Göttin	Alpengipfel	Auftraggeberkreis	6	Schluss	Prügewerkzeug	norwegische Hauptstadt	Tasteninstrument	ausgenommen, frei von
getäuscht werden							Zeichentinte			4
Weise, Gewohnheit			8	Paradies				Vorbedeutung		
		1					Ver-sicherungs-beitrag	Jagd-kanzel	leicht regnen	
Süßigkeit	einfaches, kleines Haus		Unnachsichtigkei			Gegenstück, Ergänzung		10		
							Hafen in Dalmatien			
Ausbilder		laugenartige Verbindung						3	Camping-artikel	österreich. Stadt in der Steiermark
Feier, Party				Klang, Laut	Burg in der Eifel				Glaslichtbild	
										5
Antike		Sprudel für alkoholische Getränke						2	Farbton	
wider, anti		7				Eiskunstlaufdisziplin				9

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

Die Buchstaben von 1 – 10 ergeben die gesuchte Lösung.

Schreiben Sie sie auf eine Postkarte und ab geht die Post, denn dann haben Sie die Chance zum

1. Preis: € 50,-
2.- 5. Preis je: € 25,-

Teilnahmeberechtigt an diesem Kreuzwort-Rätsel sind alle Mitglieder und Versicherte der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Ausnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Angehörigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

Einsendeschluss: 31. Juli 2006

Auflösung aus Fahrensman 1/2006: RADARPATENT

Gewinner aus 1/2006

- 1. Preis € 50,-**
Bianca Schulz
MS „Tiffany“
21354 Bleckede
- 2. Preis € 25,-**
Ute Tunkowski
TMS „Elisabeth“
28277 Bremen
- 3. Preis € 25,-**
Horst Schmettau
FGS „Fürstenwalde“
15526 Bad Saarow
- 4. Preis € 25,-**
Hans Rudolf Heldmann
FGS „Wappen von Limburg“
65549 Limburg
- 5. Preis € 25,-**
Christiane u. Manfred Deymann
MS „Aviso I“
49733 Haren

Blinkmuffel gefährden alle

Zeichen setzen: Verständigung ist lebenswichtig

Wo will ich hin? Und woran erkenne ich die Absicht des Verkehrspartners? Signalisieren eines Richtungswechsels durch Lichtzeichen, also Betätigen des Blinkers am Kraftfahrzeug, gehört zu den unabdingbaren Regeln im Straßenverkehr. Leider blinken manche Verkehrsteilnehmer selten – und gefährden damit sich und andere.



Wer will wo hin? Verständigung ist im Verkehr lebenswichtig.

Zeichen setzen

Die Unfallstatistik beweist: Blinkmuffel verursachen Unfälle mit Toten und Verletzten. Durch Verzicht auf das Blinken entstehen Missverständnisse, die zu Unfällen führen. Die gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat raten: in Ortschaften soll der Blinker bereits 50 bis 100 Meter vor dem Richtungswechsel gesetzt werden. Dadurch erhalten folgende Fahrzeuge ausreichend Zeit zum gefahrlosen Spurwechsel. Dabei ist auf ausreichend große Lücken zu achten.

Andere dürfen nicht in Gefahr gebracht werden. Deswegen bildet das Beobachten des Fahrverhaltens anderer Fahrzeuge beim Blinken, Abbremsen, Temposteigerung

und Spurwechsel einen wichtigen Bestandteil sicheren Fahrens. Man muss immer mit den Fehlern anderer rechnen.

Ankündigungspflichtig sind (per Blinker) Abbiegen, Folgen einer abknickenden Vorfahrtsstraße, Ausscheren zum Überholen, Wiedereinordnen, Fahrstreifenwechsel, Einfahren aus Grundstück, Fußgängerbereich oder verkehrsberuhig-

tem Bereich, Anfahren vom Fahrbahnrand und Verlassen eines Kreisverkehrs. Radfahrer haben anstelle des Blinkers Handzeichen zu geben.

Unsicherheit besteht bei vielen Verkehrsteilnehmern beim Blinkverhalten im Kreisverkehr. Hier gilt die Regelung: Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr darf nicht geblinkt werden, aber beim Verlassen.

Sportboote sind keine Beiboote

BGF hält Liste der zugelassenen Boote bereit

Motorschiffe mit mehr als 150 t Tragfähigkeit und alle übrigen in der Unfallverhütungsvorschrift Wasserfahrzeuge (BGV D 19) genannten Binnenschiffe müssen mit Beiboote ausgerüstet sein. Damit diese im Notfall ihre Funktion erfüllen können, müssen sie einige Anforderungen erfüllen. Zur Beschreibung dieser Anforderungen weist die BGV D 19 auf die DIN EN 1914 hin. § 10.04 der RheinSchUO, für den eine Übergangsfrist bis zum 1. Januar 2015 besteht, geht einen Schritt weiter: Verlangt wird, dass dann Beiboote der Europäischen Norm EN 1914 : 1997 entsprechen müssen. Bis dahin dürfen noch an Bord befindliche Beiboote weiterbenutzt werden.



Zur Ausbildung der Binnenschiffer gehört auch der Umgang mit den Beiboote.

In der DIN EN 1914 sind die wichtigsten Merkmale der Boote wie Tragfähigkeit, Stabilität, Eignung zum Retten und die wichtigsten Materialeigenschaften u.a. auch die Schwerentflammbarkeit geregelt.

Der Nachweis erfolgt im Rahmen des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes durch eine Baumusterprüfung und die Vergabe des GS-Zeichens durch eine unabhängige, zugelassene Prüfstelle, wie z.B. das Arbeitsschutzzentrum/Zentrum für Sicherheitstechnik in Haan.

Eine Liste der bisher zugelassenen Boote ist auf der Homepage der BGF unter der Rubrik Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Punkt: Binnenschiffahrt, Service/Download/Beiboote eingestellt.

Zur Zeit gibt es einige Irritationen um den Begriff schwerentflammbar.

Für den Einsatz von Beiboote im Rahmen des ADNR gibt es in 9.3.1.0.5, 9.3.2.0.5 und 9.3.3.0.5 seit langem die Vorgabe, dass Beiboote nur dann zugelassen sind, wenn sie aus schwer entflammablem Material hergestellt sind. Also müs-

sen auf Tankschiffen schon heute Beiboote aus schwer entflammablem Material vorhanden sein.

Leider ist der Begriff „schwer entflammbar“ im ADNR nicht exakt definiert. In der RheinSchUO findet sich eine Definition des Begriffes, der aber für die einzelnen Werkstoffe unterschiedlich ist.

Was ist schwer entflammbar?

In den jeweiligen Normen gibt es ebenfalls Prüfungen für die Schwerentflammbarkeit.

So sind z.B. Boote aus glasfaserverstärkten Kunststoffen über Vorgaben der Klassifikations-Gesellschaften zur Beschaffenheit der Harze und des Aufbaus des Laminats eindeutig an die entsprechenden SOLAS-Vorschriften gebunden.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass ein GFK-Boot mit einer GS-Baumusterprüfung diese Anforderun-

gen erfüllt bzw. diese Nachweise vom Lieferanten erbracht werden können. Sinnvoll für den Kunden ist es, sich die entsprechenden Unterlagen vorlegen zu lassen.

Hier gibt es allerdings auch ein Problem: Die GS-geprüften GFK-Boote sind durch die speziellen Harze eine Sonderanfertigung. Oftmals werden diese Boote vom gleichen Hersteller baugleich auch als Sportboote für den privaten Gebrauch mit CE-Zeichen im Rahmen der Sportboot-Richtlinie angeboten, dann aber mit einfacherem Harz.

Diese Boote entsprechen in keiner Weise den Anforderungen für den gewerblichen Einsatz!

Bei Einsätzen im Rahmen des ADNR stellen sich allerdings noch weitere Fragen.

So kann das Beiboot auch im Ladungsbereich aufgestellt oder (zumindest noch zur Zeit) als zweiter Fluchtweg benutzt werden.

Wird es nur im Wohnbereich untergebracht, dient es auch und vorrangig als Ret-

tungsmittel, wobei in jedem Wohnbereich ausreichend Rettungsmittel vorhanden sein müssen.

Abweichend von der Anforderung ans Beiboot werden hier unter anderem als Rettungsmittel auch aufblasbare Rettungsinseln aus dem SOLAS-Bereich oder Sammelrettungsmittel aus Kunststoffen akzeptiert.

Vergleichbar wären hier z.B. GS-geprüfte Schlauchboote oder Boote aus Thermoplasten (wie z.B. PU), deren Materialien entsprechend der Normforderungen auch schwerentflammbar sind und somit ebenfalls als Rettungsmittel im Wohnbereich einsetzbar wären.

Zumindest bei der Frage des „zweiten Fluchtweges“ ist im ADNR diese Problematik und der Anforderungskatalog an die einzusetzenden Rettungsmittel noch nicht ausreichend geklärt.

Wenn die Boote als Rettungsmittel eingesetzt werden, müssen sie in der Farbe rot/orange sein.

Sicherheit bei Umgang mit Elektrizität gefordert

Guter Rat für Hobby-Heimwerker: „Installation, Reparatur und Wartung elektrischer

Anlagen und Geräte sollen Fachkräften überlassen werden“, warnt Burkhard Schulze, Sicherheitsexperte und Bundesbeauftragter für das Normenwesen im Zentralverband des Elektrohand-

werks. Die „Gemeinsame Erklärung zum sicheren Umgang mit Elektrizität“ der beteiligten Verbände gibt es unter www.hvbg.de/code und beim BG-Experten Dr. Jens Jühling. E-mail: institut@bgfe.de

Viel trinken

Wer auf einer Reise lange sitzen muss, sollte vorbeugend gegen eine Reisetrombose viel Flüssigkeit zu sich nehmen. Ideal sind Wasser und Kräutertee.

Gesundheitsschutz wird abgefragt

Aufsichtsdienst meldet sich

In der zweiten Jahreshälfte werden die Unternehmen durch die BG mit einer Abfrage angesprochen. Hintergrund ist die seit Januar 2005 bestehende Vorschrift zur betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung, die in der neuen Unfallverhütungsvorschrift BGV A2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ geregelt ist.“

Diese Unfallverhütungsvorschrift konkretisiert das Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit, kurz Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) genannt. Hierin wird jeder Arbeitgeber verpflichtet sich von einem Betriebsarzt und einer Fachkraft für Arbeitssicherheit zu allen Fragen des betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie der Unfallverhütung beraten zu lassen.

Bislang hatte der Arbeitgeber nur die Möglichkeit, diese Betreuung über die so genannte Regelbetreuung in seinem Unternehmen umzusetzen.

Jetzt stehen den Unternehmen in Kleinbetrieben mehrere Betreuungsformen zur Auswahl. Für große Unternehmen bleibt es prinzipiell beim Alten.

Entscheidend ist also die Betriebsgröße. Diese wird anhand der beschäftigten Arbeitnehmer festgestellt. Folgende Varianten zur betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung stehen zur Auswahl:

Die Variante 1 heißt Grundbetreuung und anlassbezogene Betreuung. Diese Variante kann nur von Betrieben ab 1 mit bis zu 10 Beschäftigten wahrgenommen werden. Hierbei wird von einem Betriebsarzt oder einer Fachkraft für Arbeitssicherheit eine Grundbetreuung im Unternehmen, also vor Ort, durchgeführt. Kernpunkt dieser Grundbetreuung muss sein, dass der Unternehmer

bei der Erstellung oder Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung für alle Bereiche des Unternehmens unterstützt wird. Darüber hinaus muss sich der Unternehmer bei Eintritt von besonderen Anlässen von einem Betriebsarzt oder einer Fachkraft für Arbeitssicherheit fachbezogen beraten lassen.

Variante 2 heißt alternative bedarfsorientierte Betreuung. Diese Variante kann nur von Betrieben ab 1 mit bis zu 30 Beschäftigten wahrgenommen werden. Hierbei wird der Unternehmer durch Schulungen in die Lage versetzt, Fragen zum Gesundheitsschutz und zur Arbeitssicherheit selbst zu beantworten und die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen. Auch hierbei muss sich der Unternehmer bei Eintritt von besonderen Anlässen von einem Betriebsarzt oder einer Fachkraft für Arbeitssicherheit fachbezogen beraten lassen.

Variante 3 ist die Regelbetreuung. Sie muss von allen Betrieben ab 1 Beschäftigten wahrgenommen werden, wenn keine der beiden anderen Varianten gewählt wurde. Hierbei wird der Unternehmer in der Regel durch einen überbetrieblichen Dienst Fragen zum Gesundheitsschutz und zur Arbeitssicherheit auf der Grundlage von vorgegebenen Einsatzzeiten beraten.

Die Art der Betreuung ist der BGF nachzuweisen. Deshalb erhalten alle Unternehmen, die der BGF bzw. vormals der BSBG bislang nicht nachgewiesen haben, wie sie die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung sichergestellt haben, in der zweiten Jahreshälfte 2006 von der BGF einen Fragebogen zu diesem Thema.

Wenn Sie Fragen hierzu haben, dann wenden Sie sich bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen an den Bereich „ASiG – Betreuung“ unter der Nummer: (0 40) 39 80 19 57.

Fit im Sport macht fit im Job

Werbung für den Rehabilitationssport

Sport vermittelt Lebensmut, schafft Lebensqualität. Für verletzte Unfallopfer bildet der Sport einen positiven Halt nach der Katastrophe. Bekannte Behindertensportler und Teilnehmer der Paralympics (Behinderten-Wettkämpfe), haben jetzt bei einer bundesweiten Tour durch zehn Unfallkliniken der Berufsgenossenschaften für den Rehabilitationssport geworben.



Die Paralympics-Sportler der BG-Kampagne (v.l.) Michael Teuber, Martin Braxenthaler, Kirsten Bruhn und Gerd Schönfelder.

Einsatz als Botschafter

Bei dieser Ende April in Berlin gestarteten Aktionen, organisiert durch die BGen, den Deutschen Behinderten-Sportverband (DBS) und den Deutschen Rollstuhl-Sportverband, beteiligten sich der querschnittgelähmte Martin Braxenthaler (dreimal Gold in Turin), sein Teamkollege Gerd Schönfelder (vier Medaillen), Kirsten Bruhn (Siegerin der

Paralympics im Schwimmen) und Michael Teuber (Radsport) als Botschafter.

Braxenthaler: „Nach meinem Unfall waren meine ersten Gedanken: Bin ich verdammt, mein Leben passiv im Rollstuhl zu verbringen?“ Dank einer Sport- und Physiotherapie lernte er mit seiner Behinderung umzugehen.

Die Berufsgenossenschaften führen bei Arbeitsunfällen die Rehabilitation durch. Bei der

Sport hilft bei Eingliederung

Wiedereingliederung in Beruf und soziales Umfeld spielt der Sport eine zentrale Rolle.

Lothar Zademack verabschiedet

Leiter der Prävention geht in Ruhestand

Ende Juni geht für Lothar Zademack, den langjährigen Leiter der Präventionsabteilung der BGF, ein erfolgreiches Berufsleben zu Ende. 38 Jahre Tätigkeit für die BGF, davon nahezu 34 Jahre als Leitender Technischer Aufsichtsbeamter und zugleich als Leiter des Fachausschusses „Verkehr“. Das bedeutet mehr als drei Jahrzehnte erfolgreicher Präventionstätigkeit für die Mitgliedsunternehmen der BGF und darüber hinaus für die gewerblichen Berufsgenossenschaften insgesamt.

Mit überdurchschnittlicher Fachkompetenz, außerordentlichem Engagement und vorausschauender Weitsicht ist es Zademack in dieser Zeit gelungen, wichtige Impulse für die Prävention zu geben, auf die vielfältigen Anforderungen zu reagieren und den TAD nicht nur quantitativ den Bedürfnissen anzupassen, sondern vor allem qualitativ zu einer modernen Präventionsabteilung für die BGF weiter



Lothar Zademack verlässt nach 38 Jahren die BGF.

zu entwickeln. Dabei ist er unabhängig von aller Modernisierung der Leitende Technische Aufsichtsbeamte geblieben, für den trotz einer umfassenden, in stetem Wandel befindlichen Herangehensweise die Wurzeln, die klassische Unfallverhütung mit Hilfe kontinuierlich sicherheits-

verbesserter Technik, erhalten geblieben sind.

Zu den Meilensteinen, die Zademack erreicht hat, zählen die Unfallverhütungsvorschriften „Fahrzeuge“ und „Luffahrt“, die beide an der Schnittstelle zum staatlichen Recht (Straßenverkehrs- bzw. Luffahrtrecht) entstanden sind.

Auch im Präventionsalltag wurde Lothar Zademack dem Anspruch vorausschauender Prävention gerecht.

Der Rückblick zeigt, dass das Ergebnis der sich über dreieinhalb Jahrzehnte erstreckenden Tätigkeit sehen lassen kann: Lag die Unfallhäufigkeit 1969 noch bei über 115 Unfälle pro 1.000 Vollarbeitnehmer, so ist sie heute auf 42 gefallen. Dies ist dem Zusammenspiel von Selbstverwaltung, Unternehmenssicherheit, Sicherheitsfachkräften und -beauftragten in den Unternehmen und dem Technischem Aufsichtsdienst der BGF unter Zademacks Leitung zu verdanken.

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.

★

Aufgrund von Außenarbeiten am Schiff wurde eine Leiter außen angebracht. Beim Besteigen der Leiter hatte sich das Elektrogerät, das der Schiffsführer in der Hand hatte, mit dem Kabel an einem Gegenstand verfangen. Beim Lösen des Kabels kam die Leiter ins Rutschen und der Schiffsführer stürzte.

★

Beim Abschleifen einer Halterung in Kopfhöhe mit einem Einhand-Winkelschleifer verhakete sich die Schleifscheibe. Daraufhin schlug der Winkelschleifer zurück und dem Schiffsführer ins Gesicht. Dadurch kam es zu einem Riss der Oberlippe und dem rechten Nasenflügel. Durch das Tragen einer Schutzbrille konnte Schlimmeres vermieden werden, es kam lediglich am rechten Auge zu einem kleinen Bluterguss.

★

Bei Arbeiten an Bord des Tankmotorschiffes hat der Schiffsführer einen Kranhaken gegen den Kopf bekommen. Dadurch wurde zunächst der Schutzhelm vom Kopf gerissen, dann traf der Haken den Verletzten an der linken Augenbraue.

★

Bei Arbeiten mit dem Minibagger auf einer Baustelle ist der Minibagger ins Kippen gekommen, stürzte um und der Munitionsbagger verletzte sich das Gesäß.

★

Beim Festmachen des Schiffes ging der Maschinist mit dem Seilende der Vorholwinde auf die Mole, um das Seil zu befestigen. Da es sich verhakt hatte, zog ein Kollege auf dem Schiff dagegen, um das Seil zu lösen. Er zog so stark an, dass der Maschinist den Halt verlor und mit dem Oberkörper gegen das Geländer des Steges schlug, wobei er sich die Rippen brach.

★

Der Matrose war auf einem Binnenschiff tätig. Das Schiff hatte eine Havarie auf dem Wesel-Datteln-Kanal. Der Matrose war in der Wohnung und ist auf das Gesäß und die Hand gestürzt.

★

Der Steuermann war im vorderen Bereich des Schiffes beschäftigt als das Telefon im Steuerhaus klingelte. Da kein weiteres Besatzungsmitglied zu diesem Zeitpunkt an Bord war, eilte er zum Steuerhaus. Kurz vor dem Aufgang zum Steuerhaus rutschte er aus und schlug mit der Brust gegen das Gangbrett.

★

Der Matrose reinigte im Bugstrahlraum einige Seifenkanister. Er rauchte dabei. Ohne sein Wissen befand sich wohl ein leerer Benzinkanister darunter, der zur Detonation kam. Er erlitt Verbrennungen.

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

Bildnachweis:
Seite 5: DVR

Nicht stolpern, rutschen, stürzen

SRS-Unfälle sanken um 30 Prozent

Ein Übel in der gewerblichen Binnenschifffahrt hat sich in den Jahren seit 2003 erheblich verringert. Zwar liegt die Zahl der durch Stolpern, Rutschen oder Stürzen verursachten Unfälle (SRS) in der Frachtschifffahrt mit über 40 Prozent noch über dem Durchschnitt, aber im Fahrgastbereich (28 Prozent), anderen Schiffsbeförderungsarten (8 Prozent) und an Land (unter 20 Prozent) ist die positive Tendenz unverkennbar.

Die Ursachen für SRS-Unfälle sind vielfältig: Nicht wahrgenommene Hindernisse (Süll, Kante, Unebenheit im Fußboden), Beeinträchtigungen in der Wahrnehmung durch Dunkelheit, unzureichende Ausleuchtung oder ein großer Rutschhemmungsunterschied zwischen zwei Fußbodenbelägen stellen wichtige Faktoren dar.

Entfernung von Stolperstellen

Zum Rutschen führende Faktoren sind in der Regel: Fußbodenhärte, -elastizität, Rauigkeit, Sohlenprofil, dazwischen liegende Substanzen wie Feuchtigkeit, Öl, falsche Pflegemittel, Sohlenmaterial der Schuhe und das menschliche Gehverhalten (Eile, Hast, Stress, Übermüdung).

In der Fahrgastschifffahrt ist das nur kurzfristig verpflichtete Saisonpersonal oft mit den örtlichen Verhältnissen nicht genügend vertraut. Arbeitsbereiche wie Maschinenräume, Küchen, Proviant- und Kühlräume sowie Fahrgastbereiche sind wechselseitig zu begehen. Komfort und luxuriöse Ausstattung sind mit den Erfordernissen der Arbeitssi-

cherheit in Einklang zu bringen.

Mehr Arbeitssicherheit wird erreicht durch: Entfernung von Stolperstellen, ausreichende Rutschhemmung, wobei die Unterschiede zwischen zwei Bereichen nicht zu groß sein dürfen, Berücksichtigung von Verdrängungsräumen im Boden, wenn mit Gleitmitteln (auch Wasser) zur Rechen ist, Ableitung von Feuchtigkeit (Wasser), Schaffung von Trockenlaufzonen in Eingangsbereichen. Auch kontrastreicher Anstrich verringert die Unfallgefahr.

Kontrastreiche Anstriche

Außerdem sind Verkehrswege blendfrei auszuleuchten und Gefahrenstellen wie Stufenkanten von oben sichtbar zu streichen. Bei Luken in den Verkehrswegen sollten diese Absperreinrichtungen selbsttätig wirksam werden.

Bei der persönlichen Schutzausrüstung (PSA) spielt der Schuh eine wichtige Rolle. Das beginnt schon bei der Gefahr des Überrollwerdens durch Fässer (Schutzwirkung durch Zehenkappe). Das Körpergewicht hat Einfluss auf die Bemessung der Ferseendämpfung. Überbreite oder schmale Füße müssen berücksichtigt werden, denn nur ein „passender“ Schuh wird akzeptiert. Beratung und Anproben wie beim privaten Schuhkauf sind deshalb sinnvoll und verbessern die Motivation, den Schuh auch tatsächlich zu tragen.

Und wie immer gilt: Vorgesetzte sind Vorbilder, dies gilt auch für die Nutzung der richtigen Schuhe.



Beim Seminar darf man selbst einen Brand löschen.

Brandschutz-Seminare

Jahr für Jahr entstehen Schäden in Milliardenhöhe durch Brände. Ganz zu schweigen von den vielen Toten und Verletzten, die aufgrund dessen jedes Jahr zu beklagen sind. Verfolgt man die Berichte in den Medien, so staunt man immer wieder über die Brandursachen.

Das Referat Binnenschifffahrt der BGF bietet für das kommende Sommersemester vier Brandschutzseminare in Duisburg an. Um Prävention betreiben zu können, lernen die Teilnehmer die Grundlagen der Brandlehre kennen. Welche Voraussetzungen sind für einen Brand nötig und

welche Zündquellen gibt es? Sie lernen etwas über Brandklassen und welche Löschmittel es gibt, wie ein tragbarer Feuerlöscher funktioniert und wie man sich im Brandfall verhält. Die Theorie wird mit einigen anschaulichen Experimenten verdeutlicht. Die Teilnehmer haben aber auch die Möglichkeit, selbst aktiv zu werden und selbst einen Brand mit Hilfe eines tragbaren Feuerlöschers zu löschen.

Das Seminar dauert 1 1/2 Tage. Für Übernachtung und Verpflegung ist gesorgt. Teilnehmen können alle Versicherten der BGF.

Sonnenschutzmittel allein genügt nicht

Ein schön gebräunter Oberkörper sieht ohne Zweifel auch bei einem Fahrensmann gut aus – an einem Sonnenbrand allerdings ist nichts gut.

Wichtig zu wissen: Sonnenschutzmittel allein sind nicht geeignet, Hautkrebs wirksam vorzubeugen. Das geht aus einer aktuellen Studie des Berufsgenossenschaftlichen Instituts für Arbeitsschutz (BGIA) in Sankt Augustin hervor. Danach sollte Sonnencreme nur eine von mehreren Schutzmaßnahmen sein und in ihrer Wirkung nicht überschätzt werden.

Hautkrebs ist eine der häufigsten Krebserkrankungen. Jährlich erkranken in Deutschland mehr als 130.000 Menschen. Allein in über 11.000 Fällen lautet die Diagnose „malignes Melanom“, die bösartigste Form, die deutschlandweit mehr als 2.000 Tote im Jahr fordert. Und die Zahl der Neuerkrankungen steigt. „Bei Arbeiten im Freien sind viele Menschen von Berufs wegen regelmäßig Sonnenstrahlung ausgesetzt“, erläutert Dr. Harald Siekmann, Physiker beim BGIA. Je nach Tätigkeit gehören dazu auch die Binnenschiffer. Um wirksame Schutzmaßnahmen für diese Berufsgruppen ergreifen zu können, habe man klären wollen, ob Sonnencremes als Präventionsmaßnahme

zum Schutz vor Hautkrebs überhaupt geeignet seien.

Mit sehr uneinheitlichen Ergebnissen: Weniger gefährliche Formen von Hautkrebs lassen sich durch Sonnenschutzmittel zum Teil verhindern. Es gibt jedoch Hinweise, dass sie nicht vor dem bösartigen malignen Melanom schützen.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Siekmann: „Grundsätzlich gilt: Die Benutzer wiegen sich in falscher Sicherheit. Der Lichtschutzfaktor der Cremes ist kein Krebschutzfaktor. Er beschreibt die Schutzwirkung vor Sonnenbrand, nicht aber vor Hautkrebs.“

Wie gut Sonnenschutzprodukte wirken, hängt zudem wesentlich davon ab, wie sie angewendet werden. „Das ist gar nicht so

einfach“, beschreibt der Fachmann: „Zum einen ist eine große Menge erforderlich, nämlich 40 Gramm, das heißt etwa eine Viertelflasche Sonnenmilch, um den ganzen Körper zu schützen; zum anderen müssen alle Hautflächen, die dem Sonnenlicht ausgesetzt sind, vollständig und gleichmäßig eingecremt werden, was eigentlich nie gelingt.“ Wichtig ist auch, dass das Sonnenschutzmittel frühzeitig aufgetragen und regelmäßig erneuert wird. Die Wiederholung sollte im Zweistundenrhythmus erfolgen. „Aber Achtung: Schutzfaktor und Schutzzeit erhöhen sich dadurch nicht!“

Um Haut und Augen bei Arbeiten im Freien ausreichend vor Schäden durch Sonnenstrahlung zu schützen, ist nach Ansicht der Arbeitsschützer deshalb ein ganzes Maßnahmenbündel empfehlenswert: Diese reichen von technischen Schutzmaßnahmen (z.B. Überdachung) über geeignete Kleidung und Sonnenbrillen bis hin zu Sonnencreme auf freien Hautflächen. Daneben sollte der individuelle Hauttyp bestimmt und die Haut auf eventuelle Veränderungen beobachtet werden. Regelmäßige Kontrollen beim Hautarzt sind ebenfalls sinnvoll.

Also: Jetzt an den heißen Tagen auch an den richtigen Sonnenschutz denken.

37 Mio. für neue Kanalschleuse Am Elbe-Lübeck-Kanal wurde in Lauenburg der Neubau freigegeben

Mit einem Fest ist im letzten Monat die neue, knapp 40 Millionen Euro teure Schleuse des Elbe-Lübeck-Kanals in Lauenburg eingeweiht worden. Dabei waren der historische Raddampfer „Kaiser Wilhelm“ und mehr als 300 Gäste. Die Lauenburger Schleuse ist die erste von sieben Schleusen im 62 Kilometer langen Kanal, die erneuert werden.

Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, kündigte bei der Einweihung weitere Investitionen des Bundes in den Ausbau des Wasserstraßen- und Schienennetzes an. „Der Elbe-Lübeck-Kanal wird in Zukunft eine wachsende Bedeutung haben“. Der Kanal dient als wichtige Verbindung zwischen den

beiden boomenden Häfen in Hamburg und Lübeck. Eine gute Anbindung der Häfen an das Hinterland sei erforderlich, um Verkehr von der Straße zu holen, so Hennerkes.

Um den zunehmenden Containerverkehr auf Binnenschiffe zu verlagern, müssen im Elbe-Lübeck-Kanal Brücken angehoben werden. Lauenburgs Bürgermeister Harald Heuer will die Stadt zu einem Umschlagplatz für den regionalen Containertransport ausbauen. Heute sei ein besonderer Tag für die Zukunft der Binnenschifffahrt. Erstmals könne man jetzt auch die moderne Generation von Binnenschiffen in den Kanal fahren lassen, erklärte Bettina Kalytta, Leiterin des Wasser- und Schiffsamtes. Früher konn-

ten nur 82 Meter lange Frachter in den Kanal, heute sind bis zu 110 Meter möglich, bei einer Breite von 11,4 Metern.

Der Bau der neuen Schleuse, für die 40.000 Kubikmeter Stahlbeton verarbeitet wurden, dauerte gut fünf Jahre. Die Planung hatte vor 14 Jahren begonnen.

Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Dietrich Austermann erklärte bei der Inbetriebnahme des Neubaus, die Planungen für die weiteren Bauvorhaben am Kanal zu beschleunigen und möglichst viele Schleusen auf einen Schlag zu ersetzen, um Sperrungen des Kanals zu minimieren. Pläne für den Neubau der nächsten Schleuse bei Witzeer gibt es bereits. 2007 soll es dort losgehen.



Am 12. Mai wurde die Schleuse feierlich in Betrieb genommen.

Besondere Gewerbe der BGF

Hamburg – „Das Venedig des Nordens“

Mit der Gondel über die Binnenalster

Alles begann mit einer Werbekampagne eines namhaften Kaffeeherstellers, der für die Vermarktung seiner Produkte eine Gondel nach venezianischem Vorbild bauen ließ, vor ungefähr neun Jahren. Nach Beendigung der Kampagne, war das Fahrzeug, welches auf den schönen italienischen Namen „Gondola“ hört, zu schade, um einfach in Vergessenheit zu geraten.

Durch bestehende Kontakte unter den Liebhabern von Wasserfahrzeugen der Hansestadt kam das Fahrzeug zum heutigen Eigner. Ursprünglich war eine solche Geschäftsidee nicht geplant, aber der neue Eigner

verliebte sich dann doch in die grazil anmutende Form des Schiffes und verband mit ihr, begründet durch ihre eigentliche Herkunft, Romantik, Zweisamkeit und natürlich auch die Stadt an der Mündung des Rio

Ognissanti – Venedig. Was lag da näher, als dieses Gefühl auch nach Hamburg zu importieren, denn Hamburg wird von seinen Einwohnern auch liebevoll das „Venedig des Nordens“ genannt.



Auch bei einem Gondoliere würden wir uns über eine Rettungsweste freuen.



An der Spitze trägt die Gondel ein Ziereisen.



Ein besonderes Essen ist auf der Gondel ebenfalls möglich.

Die venezianische Gondel ist eines der bekanntesten Symbole Venedigs mit einer

Ursprung in Venedig

langen Entwicklungsgeschichte, die bis in das Jahr 1480 zurückführt. Die heutige Bauform der „Gondola“ ist mit Ziereisen, den sogenannten „Ferro“ geschmückt, die mit ihren sieben „Zacken“ die sieben Stadtteile Venedigs symbolisieren, sowie in ihrer Gesamtheit für den s-förmigen Lauf des Canale Grande stehen.

Außerdem besitzt sie eine kunstvoll geschwungene Holzgabel, die „Forcola“, in der der Gondoliere seinen Ruderrahmen („Remo“) bewegt. Da die Gondel seit Anfang des 19. Jahrhunderts nur noch von einem Gondoliere gefahren wird, haben die Bootsbaumeister im Laufe der Zeit eine asymmetrische Rumpfform entwickelt. Dies war notwendig, um die Gondel wegen der Art wie sie gerudert wird, auch auf Geradeauskurs halten zu können. Herr Kübitz, seines Zeichens einer der Gondoliere in Hamburg, erzählt voller Stolz, dass es neun verschiedene Techniken des Gondelfahrens gäbe und dass diese

selbst angeeignete Fähigkeit von den „Original-Gondoliere“ in Venedig abgeschaut

Besondere Fahrtechnik

wurde und einen ewigen Prozess des Lernens darstellt.

Die Hamburger Gondel ist fast 11 m lang, rund 1,50 m breit und wiegt ungefähr 500 Kilogramm. Als Fahrgast können sie die stille Eleganz durch die zahlreichen und wunderschönen Kanäle Hamburgs genießen und ihrem Partner ein unvergessliches Erlebnis bieten. Was gibt es Schöneres ...

Die Sonne schien, und der Wind strich sacht durch das fast zwei Meter hohe Schilf. Behaglich streckte sich Birgit Schäfer der Länge nach aus, genoss die Wärme und den Frieden und spürte, wie eine tiefe Ruhe von ihr Besitz ergriff. Hier, auf ihrem Lieblingsplatz inmitten des riesigen Schilfgürtels an dem großen See, war sie mit sich und der Welt im Reinen.

Plötzlich zuckte sie hoch. Da war jemand! Sie sah sich um, doch die gelben Schilfhalm standen wie eine Wand und verdeckten die Sicht schon nach einem oder zwei Metern. Nur Stimmen waren zu hören. Die Stimmen von zwei Männern. Sie kamen näher, und sie klangen erregt.

„Hier, hier war es“, meinte die junge Frau zu verstehen. Hinter den Halmen bewegten sich schwarze Schatten. Für einige Minuten hörte man nichts mehr, nur ab und zu ein Rascheln, einmal ein Platzen. Dann ertönte plötzlich ein Art Jubelschrei. Doch gleich darauf ein Laut des Entsetzens! Ein Kreiseln in Panik! Und dann ein Knall. Etwas Schweres fiel zu Boden, der torfige Grund vibrierte.

Birgit spürte plötzlich blankes Entsetzen. Irgendetwas Schreckliches war passiert, und das in nicht einmal zwei Meter Entfernung! Ihr erster Reflex war Flucht, aber sie hielt sich zurück. Wer immer da noch war, er würde sie hören. Außerdem musste sie

herausbekommen, was da gerade geschehen war.

Ehe sie selber begriffen hatte, was sie da tat, begann sie leise vorwärts zu robben. Behutsam bog sie die Schilfhalm zur Seite, um sich vorsichtig vorwärts zu schieben. Jetzt hatte sie eine halbe Körperlänge zurückgelegt, jetzt fast eine ganze, jetzt ... Birgit schrie unwillkürlich auf. Wieder hatte sie ein paar Halme zurückgebogen, und da starrte sie plötzlich in die gebrochenen Augen eines Toten!

Sofort glitt sie zurück, aber ihr entsetzter Schrei war nicht ungehört geblieben. Eine Art erschrockenes Grollen erklang, und gleich darauf übertrug der weiche Untergrund die Erschütterung von schweren Schritten. Rasch schob sie sich zurück, die Wand aus Schilfhalm ängstlich fixierend. Jeden Moment konnte sie sich teilen, konnte jemand vor ihr stehen!

Der Unbekannte suchte zunächst an der falschen Stelle, aber Birgit war klar, dass sie hier nicht lange unentdeckt bleiben würde. Schon konnte sie seinen Atem hören, und das Brechen der umknickenden Halme kam deutlich näher.

„Hallo, ist da jemand?“, erscholl plötzlich eine Stimme aus größerer Entfernung. Der Unbekannte verharrte auf der Stelle, und auch Birgit fuhr zusammen. Dann erkannte sie wer da rief. Ihr Feind. Ihr Feind, der jetzt ihr Freund sein



Schwarze Schatten im Schilf

VON HANS-JÜRGEN ZIETZ

könnte. Aber er war zu weit entfernt. Sie würde ihn niemals erreichen, bevor ...

In diesem Augenblick fassten Birgits wirbelnde Gedanken einen Entschluss. Natürlich. Das konnte funktionieren. Das musste funktionieren!

Sie orientierte sich kurz, dann sprang sie auf, stieß einen Schrei aus und rannte los. Ihr unbekannter Gegner reagierte sofort. Wie sie erst spä-

ter erfahren sollte, hatte der Mann den leitenden Ingenieur aus seinem Kunststoffwerkzeug dazu bewegt, eine Reihe von geheimen und hochbegehrten Unterlagen aus seinem Unternehmen zu stehlen und hier im Schilf sicher zu verstecken. Nachdem die beiden in einer Konkurrenzfirma einen Interessenten gefunden hatten, der bereit war, für diese Papiere eine

siebenstellige Summe zu zahlen, hatten sie das Versteck aufgesucht und begannen, die Dokumente wieder zu Tage zu fördern. Dabei war der Mann zu der Ansicht gelangt, dass er seinen Partner nicht mehr brauchte und das Geld lieber für sich allein behalten würde.

Nun sah er sich kurz vor dem Ziel in ernster Gefahr. Wie ein Berserker verfolgte er die Frau, die er bislang nur gehört, aber noch nicht gesehen hatte. Auf keinen Fall durfte sie das Schilf lebend verlassen.

Birgit rannte. Die Halme schlugen ihr ins Gesicht, der Schlamm spritzte ihr bis in die Haare, aber sie bemerkte nichts davon. Sie achtete nur auf die Richtung und auf die stampfenden Schritte hinter ihr, die mit jeder Sekunde näher zu kommen schienen. Hoffentlich hielt sie lange genug durch. Zwischendurch versuchte sie erneut zu schreien, um ihrem Feind, der jetzt ihr Freund sein würde, ihren Standort zu erkennen zu geben, aber ihre Lungen gaben einfach nicht genug her.

Verdammt, war sie hier überhaupt richtig? Ja, da war die alte Weide, der einzige höhere Baum im Schilf. Der Unbekannte war jetzt höchstens noch zehn Meter hinter ihr. Sie konzentrierte sich aufs Äußerste, lief noch zwei Schritte, sprang dann und blieb stehen.

Jetzt brach der Unbekannte aus dem Röhrchen. Fanatisch blitzten seine Augen auf, als er Birgit erblickte. Schon wollte er im Lauf die Waffe heben.

Da war er plötzlich verschwunden. Das Schlammloch, das Birgit vor vielen Jahren bei einer Erkundungstour beinahe selber zum Verhängnis geworden war, hatte ihn verschlungen. Gluckend und prustend kam er nun wieder zum Vorschein, krampfhaft nach Halt suchend. Er war komplett mit Schlamm überzogen, und seinen Lippen entrang sich nichts als Husten und Röcheln. Die Waffe hatte er verloren. Er war besiegt.

Birgit wartete, bis ihr fliegender Atem sich etwas beruhigt hatte, dann rief sie um Hilfe. Nach kurzer Zeit stand er neben ihr. Der Mann, mit dem sie hier seit Jahren Katz und Maus spielte. Es war der Landschaftswart, der darüber zu wachen hatte, dass dieses Naturschutzgebiet nicht betreten wurde. Bislang hatte Birgit allen Grund gehabt, ihm aus dem Wege zu gehen, aber heute freute sie sich, ihn zu sehen. Denn erstens war er groß und kräftig. Und zweitens hatte er ein Funkgerät.

Und im Übrigen, dachte Birgit, während ihre Knie zu zittern begannen wie die Schilfhalm im auffrischenden Wind, werde ich mich in Zukunft lieber woanders sonnen: Nämlich auf meinem Balkon!