

Der Fahrhensmann

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

In Seehäfen fehlt vieles für Binnenschiffer

Die Binnenschifffahrt wird für die Vor- und Nachläufe von und zu den Seehäfen – so die Prognosen aus Politik und Wirtschaft – in Zukunft an Bedeutung gewinnen. So weit, so gut. Durchaus nicht immer ohne Probleme ist dagegen die Beschaffenheit der Umschlagplätze, die Durchführung der erforderlichen Zollkontrollen sowie die Verständigung zwischen den Verladern und Schiffsbesatzungen.

Um negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen im Bereich der Schnittstelle Binnenschiff/Seehafen zu vermeiden, sind Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich.

Auf den ersten Blick ist kein Problem zu erkennen. Die Binnenschifffahrt ist schon immer in den Seehäfen präsent gewesen und Partner der Seehafenwirtschaft. Die positive Entwicklung im gesamten Güterverkehr ist ungebrochen und hat damit auch Einfluss auf die intensivere Zusammenarbeit des Binnenschiffahrtsgewerbes mit den Seehäfen. Der wachsende Containerumschlag wird zukünftig hierbei sicherlich eine bedeutendere Rolle spielen.

Beim zweiten genaueren Hinsehen ist allerdings festzustellen, dass die Seehäfen vor allem Partner der Verloader sind. Die Notwendigkeit, den Anforderungen des Kunden Verloader durch die Häfen gerecht zu werden, ist mit Blick auf die Wettbewerbssituation nur allzu verständlich. Dennoch muss es möglich sein, bei der Planung neuer Kaianlagen, beim Umbau bestehender Hafenanlagen und bei der zollrechtlichen Abwicklung der Transportgüter auf die Belange der Binnenschifffahrt einzugehen. Mit kleinen Dingen kann vielfach eine Menge erreicht werden.

Dies beginnt beispielsweise mit der Installation geeigneter Brückenpegel, die in ausreichendem Abstand und gut sichtbar vor allem in den Tidehäfen eine große Hilfe sind. Eine besondere Schwierigkeit stellen die im Bereich der Kaianlagen oft ange-

brachten Rollenfelder dar, die mit ihren Abmessungen und ihrem Gewicht das sichere Liegen des Binnenschiffes, den Gang an Land zum Festmachen, die Begehrbarkeit der Gangborde sowie die Bedienbarkeit der Lukeneinrichtungen sehr oft erschweren. Hier wäre die Unterstützung durch die Hafenbetriebe eine große Hilfe, in dem beispielsweise die Fender am betreffenden Liegeplatz für den Zeitraum des Umschlags entfernt werden. Wünschenswert ist der Bau von Fendersystemen, die sowohl das sichere Anlegen von See- als auch Binnenschiffen ermöglichen.

Durch den zunehmenden Transport von Containern ist eine weitere Problematik aufgetaucht. Die notwendigen Kontrollen der Container durch die Mitarbeiter der Zollbehörde an Bord der Binnenschiffe machen das Öffnen der Container auch oberhalb der ersten Lage erforderlich, was grundsätzlich möglich, aber nicht in jedem Fall einfach ist. Da beim Öffnen der betreffenden Container in den meisten Fällen eine Anlegeleiter benutzt wird, besteht eine erhebliche Absturzgefahr. Die Durchführung dieser Kontrollen vor der Beladung an Land wäre eine willkommene Maßnahme.

Es können sicherlich nicht nur einseitig Forderungen gestellt werden, auch das Binnenschiffahrtsgewerbe muss Anstrengungen unternehmen. Hilfreich wäre in dem einen oder anderen Fall bereits, wenn Land- und Wasserseite einander offen und sachlich begegnen.

Sitzung der Vertreterversammlung

Die Sitzung 2/2006 der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am **Freitag, dem 17. November 2006, um 09.00 Uhr** in der Hauptverwaltung der BGF, **Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg.** Die Sitzung ist öffentlich.

Deutscher Arbeitsschutzpreis ausgeschrieben

Die gewerblichen Berufsgenossenschaften wollen positive Praxisbeispiele betrieblicher Prävention einer breiteren Öffentlichkeit vorstellen. Dazu haben sie gemeinsam den Deutschen Arbeitsschutzpreis geschaffen. Der Deutsche Arbeitsschutzpreis wird für Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen bei der Arbeit und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren einschließlich Maßnahmen der menschengerechten Gestaltung der Arbeit in folgenden Preiskategorien ausgeschrieben:

- Innovative Produkte/Verfahren
- Sicherheitstechnik/Praxislösungen
- Organisation/Motivation
- Gesundheitsschutz/Ergonomie
- Unternehmenspreis für ganzheitliche Arbeits- und Gesundheitsschutzlösungen.

Die Bewerbungen zum Deutschen Arbeitsschutzpreis müssen bis zum 31. Oktober bei der für das Unternehmen zuständigen Berufsgenossenschaft eingereicht werden, für die Binnenschifffahrt bei der BGF.

Aus dem Inhalt:

- Ausbildung
- Persönliche Schutzausrüstung
- Wintervorbereitungen
- Neuer Leiter der Prävention



Schwankende Wasserstände bleiben nicht ohne Folge

Das war ein Sommer! Gerade in der warmen Jahreszeit sind Flüsse Anziehungspunkte für Erholungssuchende. Eine Abkühlung an oder auch in den Fluten, eine Kulisse für einen Spaziergang oder Grillabend mit Freunden oder das

Träumen von der Fahrt in die Ferne – all das bieten Flüsse. Dieses Eingebundensein in natürliche Flussläufe macht den Charme der Binnenschifffahrt aus. Aber Flüsse sind nicht nur Erholungsreservate und gerade die Wochen des heißen

Sommers haben gezeigt, dass die Binnenschifffahrt dann auch leicht ein Problem hat: Niedrigwasser (wie auf unserem Bild auf der Elbe) oder Hochwasser, beide haben für die Schifffahrtstreibenden auch schnell wirtschaftliche Folgen.

Die Unfallversicherung soll reformiert werden

Verschiedene Vorschläge liegen auf dem Tisch

Die gesetzliche Unfallversicherung ist in die Diskussion geraten. Und dies, obwohl die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich sinkt und die Beiträge in fast allen Branchen, die keinen dramatischen Strukturwandel erleben, stabil sind oder sinken. Zur Reform liegen inzwischen verschiedene Vorschläge und ein Eckpunktepapier der Staatssekretäre aus Bund und Ländern vor. Danach soll die Zahl der Unfallversicherungsträger reduziert, das Leistungsrecht der Unfallrente reformiert werden, die Regelungskompetenz der BGF im Arbeitsschutz noch weiter beschnitten werden.

Ob damit wirklich eine Verbesserung erreicht wird, ist offen. Gerade beim letzten Punkt kann behauptet werden, dass die Regelsetzung durch die Berufsgenossenschaften deutlich praxisnäher war als das, was kleinen und mittleren Betrieben heute durch staatliche Verordnungen und daraus abgeleitete technische Regeln vorgegeben wird.

Weitere tragende Elemente für den Erfolg der Berufsgenossenschaften sind die Branchenorientierung in Verbindung mit dem Selbstverwaltungsprinzip. Trotz ihrer öffentlich-rechtlichen Struktur verstehen sich Berufsgenos-

schaften als Einrichtungen der Betroffenen, die sie tragen und finanzieren. Dadurch können die Vertreter der Praxis Einfluss auf die Auslegung der Regelsetzung nehmen. Die Beratung der Mitgliedsbetriebe ist praxisnah möglich, ein deutlicher Vorteil für die Prävention. Die Branchennähe sollte deshalb erhalten bleiben.

Dies ist auch Ziel der derzeit laufenden Fusionsgespräche zwischen verschiedenen BGFen innerhalb bestimmter Branchen. Sie haben das Ziel, die gesetzliche Unfallversicherung zu reformieren, ohne auf ihre Stärken zu verzichten.

Die Ausbildung blüht

96 junge Leute wollen derzeit Binnenschiffer werden

Das Interesse an der Ausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin ist gewachsen. In den Betrieben gibt es mehr Lehrstellen, auch bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern, und junge Leute greifen jetzt häufiger auf diesen Ausbildungsweg zu. 96 Lehrgangsteilnehmer gibt es jetzt im neuen Ausbildungsjahr insgesamt bei der Berufsschule und dem Schulschiff Rhein in Duisburg.

Am 28. August wurden die neuen Azubis, es sind 40, in Duisburg begrüßt. Sie gehen in die Unterstufe, ins erste Ausbildungsjahr. Ihre 56 Azubi-

Kollegen und Kolleginnen besuchen jetzt die Mittelstufe. Und immerhin elf Teilnehmer sind weiblich.

Beim Arbeitgeberverband sieht man in der steigenden Zahl an Auszubildenden die



Azubis bei praktischer Übung im Boot.

Folge von positiven Weichenstellungen. So konnten 14 junge Leute über den eigenen Verein „Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt“ (ABI) auf den Weg in den Beruf gebracht werden. Mit dazu habe beigetragen, so der AdB, dass Berufsanfänger in der Rhein-schifffahrt zur Mindestbesatzung gezählt werden können. Auch die Ausbildungsbeihilfe der Bundesregierung habe Früchte getragen.

Jeder dritte angehende Binnenschiffer kommt übrigens im Moment von den Wasser- und Schifffahrtsämtern im Land.

Berlin: Mehr für Wasserstraßen tun

Natürlich unternahm Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee auch eine Fahrt durch den Duisburger Hafen. Aber das Gespräch mit Vertretern des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), des Arbeitgeberverbandes, der Transportgenossenschaft sowie von Reedereien in „Haus Rhein“ gehörte am 10. Juli zu dem Minister-Besuch dazu. Dabei erklärte Tiefensee, dass der Verkehrsträger Binnenschifffahrt künftig einen deutlich höheren Stellenwert in der Berliner Verkehrspolitik als bisher erhalten werde.

Mit Blick auf die außerordentlichen Steigerungsraten im Güterverkehr sei eine Stärkung dieses Verkehrsträgers unerlässlich, so der Verkehrsminister. Laut Tiefensee werde es in den kommenden vier Jahren, das gab der BDB anschließend bekannt, eine „deutliche Quotenveränderung im Bundeshaushalt zugunsten der Finanzierung des Wasserstraßenausbaus“ geben. Hier sei in den vergangenen Jahren viel zu wenig investiert worden.

Auch wird das Bundesverkehrsministerium einen „Masterplan Güterverkehr

und Logistik“ mit konkreten Handlungsempfehlungen erarbeiten, um auf die Entwicklung des Güterverkehrmarktes optimal reagieren zu können, hieß es weiter. Die Empfehlungen sollen ab 2008 umgesetzt werden. Auf Einladung des Ministers ist der BDB an der Erarbeitung der Binnenschifffahrtsthemen unmittelbar beteiligt. BDB-Vertreter nutzten die Gelegenheit, um außerdem mit dem Minister über den Zustand der Wasserstraßen-Infrastruktur und die Situation des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes zu diskutieren.

Hallo Fahrenleute!

„Schlaue Sprüche“ – und deren Folgen

„Bist du ein Mann oder eine Memme?“ „Ach, ein paar Schrammen haben noch keinem Mann geschadet.“ „Wenn du die paar Gerüche hier nicht ab kannst, dann bist du für die Tankschiffahrt nicht geeignet.“ Ich könnte noch unzählige solcher markiger Sprüche aufzählen, aber sie werden ja nicht richtiger, wenn man sie öfter wiederholt ... Dennoch möchte ich darüber schreiben.

Es macht mich einfach nur wütend, wenn mir Auszubildende stolz verkünden, dass sie froh sind, nach ihrer Ausbildung die Rettungsweste an den Nagel hängen zu können. Auf meine Frage, warum, bekomme ich dann zur Antwort: „Wieso, nach der Ausbildung trägt doch keiner mehr eine Rettungsweste. Warum auch, Schutzausrüstung ist doch nur was für Kinder. Ich mach' mich doch nicht lächerlich.“

Wohlgemerkt: Dies ist glücklicherweise nicht die Regel, viele Vorgesetzte gehen mit gutem Beispiel voran, auch was den Arbeitsschutz angeht. Aber warum gibt es dann immer noch andere?

Es ist doch bekannt, dass wir Menschen uns an unseren Vorbildern orientieren. Das war schon früher so und hat sich bis heute nicht geändert. In der Familie sind unsere Eltern unsere

Vorbilder. Wer hat es nicht selbst schon erlebt, wenn Kinder der uns mit unserem eigenen Fehlverhalten in Frage stellen: „Wieso sollen wir bei Tisch still sein? Ihr redet doch auch während wir essen.“



Und im Berufsleben sind die Vorgesetzten unsere Vorbilder. Natürlich kann man mit autoritären Mitteln versuchen, zum Ziel zu gelangen, so nach dem Motto: „Du tust es, weil ich es dir sage!“ Aber – was lernt der Auszubildende daraus? Doch nur, dass er zu gehorchen hat. Die Akzeptanz für die Schutzausrüstung erreicht man damit sicher nicht. Wenn man das, was man erreichen will, nicht selbst vorlebt, kommt man nicht ans Ziel.

Es ist traurig, dass auf der einen Seite immer wieder darauf hingewiesen wird, wie sehr man sich um die Auszubildenden sorgt, aber auf der anderen Seite während der Ausbildung nicht durch das

aktive Vorleben auf den Sinn und Zweck des Arbeitsschutzes hinweist. Schulen und unterweisen reicht nicht aus, der Arbeitsschutz muss praktiziert werden. Ein Schiffsführer mit Schlappen, kurzer Hose und Trägerhemd klingt ungläubwürdig, wenn er von seiner Mannschaft verlangt, Overall, Sicherheitsschuhe und Rettungsweste anzuziehen, um sich vor Unfall- oder Gesundheitsgefahren zu schützen.

Lernen unter Druck ist uneffektiv, viel leichter fällt die Orientierung, wenn etwas einsichtig und logisch ist. Wo aber liegt die Logik, dass die Azubis in der Binnenschiffahrt beim Festmachen eine Rettungsweste zu tragen haben, die Matrosen jedoch nicht. Und wenn dann solche Sprüche, wie ich sie am Anfang zitiert habe folgen, dann kommt man leicht zu dem Schluss, dass der ganze Arbeitsschutz für Kinder, Auszubildende und „Memmen“ ist, aber nicht für gestandene Männer. Wie gesagt, das gilt nur für einen Teil der Binnenschiffahrt, aber warum hat es sich noch nicht überall herumgesprochen, wie wichtig es ist, gesund und unverletzt zu bleiben?

Brigitte



Im Mai in Dienst gestellt: Der Koppelverband Heinz Hofmann/MSG, der in Würzburg getauft wurde.

Koppelverband Heinz Hofmann im Mai in Würzburg getauft 306 variable Containerstellplätze

Große Freude herrscht bei der Mainschiffahrts-Genossenschaft eG in Würzburg: Am 12. Mai wurde im feierlichen Taufakt der Koppelverband Heinz Hofmann/MSG übernommen. Inzwischen sind die ersten Fahrten gemacht worden.

Der Koppelverband ist mit einer HaDu-Kupplung ausgerüstet. Den Bau teilten sich die Schiffswerft Ebert & Söhne GmbH & Co. KG in Neckarsteinach, das ukrainische Unternehmen Kiliya und die Erlbacher Schiffswerft-Maschinen- und Stahlbau GmbH. Grußworte entrichtete bei der Taufe der Erste Bürgermeister Würzburgs Dr. Adolf Bauer. Die kirchliche Segnung nahmen Pfarrer Nikolaus Stanek und Diakon

Wolf-Dietrich Conrad in feierlicher Form vor. Die Bundestagsabgeordnete Karin Roth hielt als Parlamentarische Staatssekretärin des Bundesverkehrsministeriums die Festrede. Die Gesamtabmessungen des Koppelverbandes: 185 Meter Länge, 10,80 Meter Breite, 3,40 Meter Seitenhöhe, 3,20 Meter Tiefgang. Die „Heinz Hofmann“ ist 110 Meter lang, kann mit 2.694 Tonnen beladen werden. Der SL

„MSG“ misst 81,60 Meter. Die Tragfähigkeit beträgt hier 2.094 Tonnen. Es gibt Containerstellplätze in drei Breiten und drei Lagen. Auf dem SGMS sind 117 Plätze für 20“- und 54 für 40“-Container vorhanden. Beim GSL MSG gibt es 90 Felder für 20“-Behälter und 45 für die größeren Container. Den Antrieb leistet ein ABC-Motor mit sechs Zylindern, 1.326 kW bei 1.000 Umdrehungen pro Minute.



Passau hat für Kabinenschiffe eine neue zweistöckige Lände errichtet.

Neue Kabinenschiffslände in Passau

Anfang Juli haben die Stadtwerke Passau offiziell eine neue Kabinenschiffslände in Betrieb genommen. Zahlreiche Gäste aus Wirtschaft und Politik waren zugegen, als die neue Lände vom evangelischen und katholischen Geistlichen ihren Segen erhielt. Der Neubau wurde innerhalb ei-

nes Jahres fertiggestellt. Er war notwendig geworden, um die immer weiter steigende Anzahl an Schiffsanmeldungen in Passau bewältigen zu können. Für das Jahr 2006 sind ca. 1.600 Kabinenschiffe (ca. 200.000 Passagiere) gemeldet, die zu 40 Prozent an der

neuen Lände abgefertigt werden. Die neue Lände ist 550 m lang, hat eine Nutzfläche von 5.500 m² und ist doppelstöckig ausgebaut. Damit ist Passau zukünftig bei jedem Wasserstand zu erreichen. Insgesamt wurden 2.700 t Stahl und 1.150 m³ Beton verbaut.

Ideenschiff besuchte viele Häfen Von der Zahnbürste bis zum Herzkatheter

Ideen sind der Rohstoff, der in Nordrhein-Westfalen Wirtschaft, Industrie und Handel bewegt. Und die Schifffahrt. Von Mai bis September war das umgebaute Binnenfrachtschiff der Familie Ruffer mit dem Namen „Otrate“ als mobiler Ausstellungs- und Veranstaltungsort der NRW-Bank unterwegs.

Angetrieben von einem Klöckner-Humboldt-Deutz Diesel mit 707 kW lief das Ausstellungsschiff während dieser Zeit als „NRW-Bank-Ideenschiff“ vom Düsseldorfer Schlossufer aus verschiedene Stationen an: Minden, Münster, Dortmund, Gelsenkirchen, Duisburg, Oberhausen, Bonn und Köln. Auf 341 m² Fläche konnten täglich 1.000 Besucher das Schiff besuchen.

Im Bauch des Schiffes tauchte der Besucher in die schöpferische Welt der Ideen, der Eingebung und der Gestaltung ein.

Die spannende multimediale Ausstellung inszenierte die Themen Kreativität, Ideen und Innovation. Es gab Diskussionen, Produktpräsentationen, Workshops und Gremiensitzungen.



Die „Otrate“ fuhr als Ideenschiff mit einer Ausstellung zu vielen Häfen in NRW. Hier ein Blick in die Welt der schöpferischen Ideen.

Das begann bei Erfindungen und Dienstleistungen der Vergangenheit wie Schwimmflügel, Wecker und Zahnbürste, und wurde fortgesetzt mit jüngsten Ergebnissen der

Spitzenforschung: Zeldetektoren, Herzkatheter und Aids-Impfstoff. Alle diese Produkte begannen mit Ideen aus Nordrhein-Westfalen.

„Starte sicher“ am neuen Arbeitsplatz Die BGF auf der Messe in Karlsruhe

Vom 27. bis 29. September 2006 ist die BGF gemeinsam mit anderen Berufsgenossenschaften auf der Messe „Arbeitsschutz aktuell“ in Karlsruhe vertreten. Unter dem Motto der diesjährigen EU-Woche „Starte sicher“ präsentieren die Berufsgenossen-

schaften dort die Themen „Unterweisen – Informieren – Beraten“. Eine zentral angesiedelte Mediathek hält zahlreiche Materialien der teilnehmenden Berufsgenossenschaften zu den Standthemen bereit. Im Mittelpunkt steht die Unter-

weisung von neuen Arbeitnehmern an ihrem Arbeitsplatz. Dies betrifft Berufseinsteiger ebenso wie Personen, die vom Unternehmen mit ihren Umgebungsbedingungen vertraut gemacht werden müssen. Die Messe „Arbeitsschutz aktuell 2006“ in Karlsruhe ist

geöffnet vom 27. bis 29. September, in den Hallen 1 und 2 der Messe Karlsruhe. Den BG-Boulevard findet man in Halle 2. Öffnungszeiten: Mittwoch und Donnerstag 9-17 Uhr, Freitag 9-16 Uhr. Weitere Informationen: www.arbeitsschutz-aktuell.de

Neue Bauvorschriften für Binnenschiffe

Zum 1. August 2006 treten die neuen Bauvorschriften für Binnenschiffe in Kraft, die vom Germanischen Lloyd gemeinsam mit Bureau Veritas entwickelt wurden. In den neuen Vorschriften wurden sowohl der Stand der Technik als auch die gültigen nationalen und europäischen Vorschriften auf diesem Gebiet berücksichtigt. Die Vorschriften wurden

zunächst in englischer Sprache verfasst. Übersetzungen in Deutsch, Französisch und Holländisch sind in Arbeit und werden voraussichtlich Ende 2006 veröffentlicht. Alle wichtigen technischen Neuerungen wurden in einer separaten Übersicht „Neue Bauvorschriften für Binnenschiffe, Ausgabe 2006“ zusammengefasst.

**Absichern
beim Arbeiten**

**Lärm
belastet**

**Billig ist
zu wenig**

Schutzausrüstung ist höchst persönlich

Handschuh ist nicht gleich Handschuh, und manchmal muss es eine professionelle Seilsicherung sein – Persönliche Schutzausrüstung ist in Qualität und Eignung unterschiedlich. Eigentlich ist die Reihenfolge ganz klar: Zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren sind in erster Linie bauliche oder technische Maßnahmen umzusetzen. Sie sollen das Risiko einer Verletzung oder einer Beeinträchtigung der Gesundheit verhindern. Nicht immer ist dies möglich: Beim An- oder Abschlauchen auf Tank-schiffen wird trotz ausgefeilter Technik Gas-Luft-Gemisch frei, dann ist ein Atemschutzgerät notwendig; bei bestimmten Tätigkeiten ist das Wegnehmen des Geländers unabdingbar, dann werden Rettungswesten getragen.

Der Griff zur Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) ist für das Besatzungsmitglied an Bord – ebenso wie für Millionen anderer Beschäftigter in Europa – eine Selbstverständlichkeit immer dort, wo technische Maßnahmen nicht ausreichen. Aber ist es auch immer die richtige PSA?

Bei den aufwendigeren Schutzausrüstungen – Atem-

schutzgeräten, Tauchgeräten, Rettungswesten – kann diese Frage mit „Ja“ beantwortet werden. Hier sind nur geeignete Geräte auf dem Markt, und bei Ausrüstungen, die gegen tödliche Gefahren schützen, geht weder der Schiffseigner noch das Besatzungsmitglied ein Risiko ein.

Doch es gibt auch PSA, die gegen andere als tödliche Gefahren schützen: Gehörschutzmittel gegen Schwerhörigkeit, Schutzschuhe gegen Fußverletzungen und Ausrutschen, Handschuhe gegen Lösemittel und mechanische Gefährdungen. Hier sieht es anders aus: Viele Ausrüstungen erfüllen nicht die gewünschten Anforderungen, andere sind ergonomisch so ungeeignet, dass sie nach kurzem Tragen abgelehnt werden. Wieder andere sind durch beigemischte Chemikalien schädlich.

Was zu beachten ist beim Einkauf und was zu tun ist, dass geeignete PSA auch noch vor Rest-Gefahren schützen, die nicht durch technische Maßnahmen behebbar sind, das lesen Sie in den Artikeln auf dieser Seite. Informationen zum Fußschutz gibt es auf Seite 4.



Rettungsweste, festes Schuhwerk und geeignete Handschuhe sind notwendig.

Noch bessere Gehörschützer Auswahl und Kauf von PSA gegen Lärm

Nichts hält ewig, das ist auch beim Gehörschutz so. Sowohl bei Kapselgehörschützern wie auch bei Gehörschutzstöpseln ist ein regelmäßiger Ersatz erforderlich. Worauf ist bei der Auswahl und dem Kauf zu achten?

Lärm ist nicht gleich Lärm, deshalb sollte man zunächst die Schallpegel kennen, denen man im Laufe des Arbeitstages ausgesetzt ist (z.B. im Maschinenraum, beim Entrosten, bei der Pumpenwache). Schiffsmaschinenräume werden mit einem Schallpegel von bis zu 110 dB(A) von der SUK zugelassen. Aber auch verschiedene handgeführte Arbeitsmaschinen (Nadelent-roster, Flex, Schlagbohrmaschine) sind ähnlich laut.

Wer diesem Schallpegel einen ganzen Arbeitstag (acht

Stunden) ausgesetzt ist, hat dann auch einen Beurteilungspegel von 110 dB(A).

Damit das Gehör nicht auf Dauer gefährdet ist und eventuell sogar geschädigt wird, muss es gegen Lärm geschützt werden. Nach der neuen Europäischen Richtlinie „Lärm“ ist bereits bei 80 dB(A) der untere Auslösewert erreicht. Ab diesem Grenzwert ist ein persönlich zugewiesener Gehörschutz durch den Unternehmer zur Verfügung zu stellen.

Da die meisten lauten Werkzeuge und die Dieselmotoren an Bord auch die bisherige Grenze von 90 dB(A) überschreiten – jetzt obere Auslöseschwelle 85 dB(A) –, ändert sich für die Mitarbeiter in Lärmbereichen nur die Qualität des zu beschaffenden

Gehörschützes. Dieses gilt spätestens nach der Umsetzung der Lärmrichtlinie in deutsches Recht. Da die Umsetzung der Richtlinie schon überfällig ist, tut man gut daran, sich schon jetzt beim Kauf von neuen Gehörschützern an die neuen Werte zu halten, um nicht schon im Frühjahr des nächsten Jahres nachbessern zu müssen.

Leckraten berücksichtigen

Als gut gelten Gehörschützer, wenn am Ohr nur noch ein Schallpegel von 65 – 79 dB(A) verbleibt. Außerdem müssen sogenannte „Leckraten“ berücksichtigt werden. Sie entstehen durch falsches

Benutzen des Gehörschützes oder durch die Kombination mit anderer persönlicher Schutzausrüstung (PSA), durch die eigene Brille oder dichtem Haarwuchs. Der Abzug vom angegebenen Dämmwert auf der Verpackung der Gehörschützer beträgt bei dem Gehörschutzstöpsel 9 dB(A), bei der Gehörschutzkapsel 5 dB(A) und bei der maßgefertigten Otoplastik 3 dB(A).

Da man dieses Fachwissen um die richtige Auswahl von Gehörschützern nicht in jedem „Heimwerkermarkt“ erwarten kann, ist es wichtig, sich in einem guten Fachgeschäft beraten zu lassen und selbst darauf zu achten, dass folgende Kriterien erfüllt sind:

1. CE-Zeichen, besser zusätzliche GS-Prüfung
 2. Ausreichende Schalldämmung unter Berücksichtigung der Leckrate (in der Regel sind an Bord 35 dB(A) Dämmung erforderlich)
 3. Bequemer Sitz
 4. Kombinationsmöglichkeit mit anderer PSA (z.B. Schutzhelm, Schutzbrille).
- Weitere ausführliche Informationen
- zum Auswahlverfahren enthält die BGI 5024 „Gehörschutzinformationen“, zu finden in der BGR-Datenbank unter www.hvbg.de
 - Allgemeine Informationen die BGI 851 „Gehörschützer-auswahl für Beschäftigte in Lärmbereichen auf Fahrzeugen der Binnenschiffahrt“ im Bordexemplar Binnenschiffahrt
 - Informationsblatt Nr. 004 „Betriebliche Umsetzung der EG-Richtlinie Lärm inkl. Handlungsanweisungen“ vom Fachausschuss Metall unter: www.bgf.de/sites/default/files/laerm2.pdf.



Nicht immer sind die zur Verfügung gestellten Handschuhe auch die geeigneten.

Egal, welcher Handschuh? Selbst bessere Paare kosten wenig

Beim Umgang mit Drähten die ledernen Fausthandschuhe, beim Umschlag von Chemikalien oder Mineralölprodukten die dem Ladegut angepassten Chemikalienschutzhandschuhe – alles kein Problem. Und für einfache Arbeiten mit mechanischen Gefährdungen oder für Putz- und Reinigungsarbeiten „mal eben in den Baumarkt“ und Handschuhe gekauft ...

Wirklich mal so eben? Dabei kann man viel falsch machen! Schon am Eingang locken Angebote: Ein Paar Arbeitshandschuhe für 89 Cent, 69 Cent oder sogar 59 Cent das Paar. Da lässt sich sparen – aber am falschen Ende. Haltbarkeit ist dann nicht zu erwarten, ja solche Schnäppchen können sogar mehr schaden als nützen. Immer noch sind Billigangebote aus Fernost mit chromhaltigen Gerb- und Färbemitteln auf dem Markt – und die sind krebszeugend. Schauen Sie sich deshalb die angebotenen Handschuhe gut an, und Sie

werden auch im Baumarkt welche finden, die einen Beipackzettel haben. Aus ihm geht hervor, dass die Handschuhe der EG-Richtlinie über Persönliche Schutzausrüstung entsprechen (EG-Richtlinie 89/686/EWG) – das ist schon die halbe Miete. Die geeigneten Handschuhe verweisen im Übrigen noch auf die Norm EN 388. Danach sind geprüfte Handschuhe chromatfrei, formbeständig, haltbar und vieles mehr.

Dabei kann man zum Beispiel feststellen, dass solche Handschuhe in der Abriebfestigkeit 80 Mal stärker sind als ein Billigprodukt. Und der Blick auf den Preis: um 2 Euro das Paar. Dieser Handschuh hält länger als eine Zehnerpackung der Billigware zusammen.

Investieren Sie nicht in billige Persönliche Schutzausrüstung, sondern in preiswerte, die hält länger. Schon unsere Eltern haben gesagt: „Für billig kaufen sind wir zu arm.“



Arbeiten mit dem Nadelentroster nicht ohne Gehörschutz!

BGF und Wasserschutzpolizei lernen voneinander

Seit mehr als zehn Jahren arbeitet das Referat Binnenschiffahrt der BGF (vorher der TAD der BSBG) mit der Wasserschutzpolizei in Duisburg eng zusammen, wenn es um Themen der Arbeitssicherheit und des Verkehrsrechtes geht. Dabei nutzen beide Parteien ihr Know-how, um sich gegenseitig zu unterstützen.

Bei den Unfallverhütungslerngängen der BGF ist die Wasserschutzpolizei regelmäßig präsent, um verkehrs-

rechtliche Fragen zu beantworten. Ganz besonders engagiert sind die Kollegen beim „Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt“. Neben der Vorstellung ihres Aufgabengebietes wird hier in einer lockeren Atmosphäre gleichzeitig die Hemmschwelle zwischen Gesetzeshüter und Bürger genommen.

Im Gegenzug ist die BGF der Wasserschutzpolizei in Fragen des Aufbaus des Arbeitsschutzsystems in Deutsch-

land und der Unfallverhütung behilflich. So werden zum Beispiel angehende Wasserschutzpolizeibeamte während ihrer Ausbildung beim Referat Binnenschiffahrt der BGF in Duisburg über die Aufgaben von Berufsgenossenschaften, besonders im Bereich der Prävention informiert.

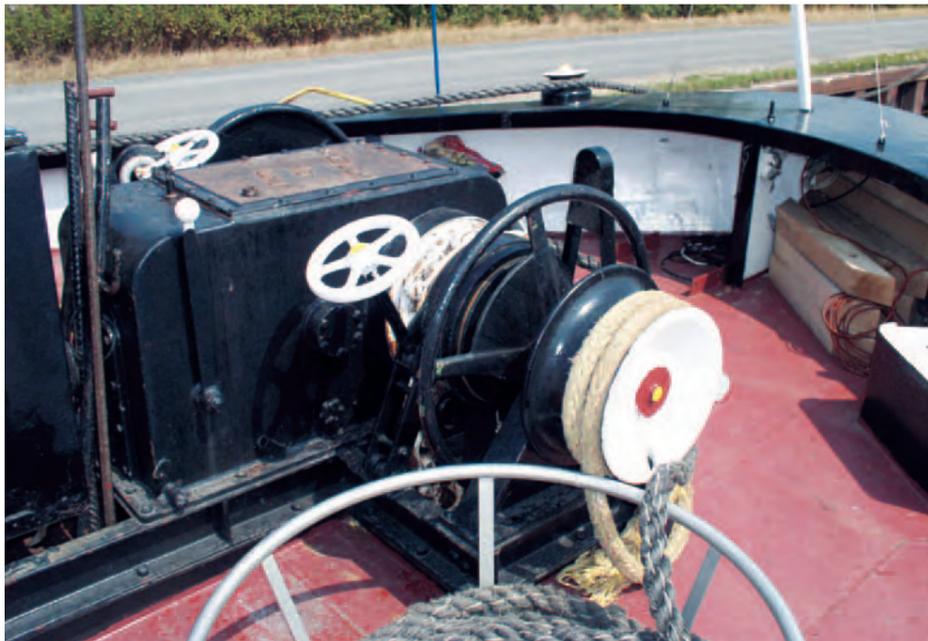
Es werden sehr schnell Gemeinsamkeiten festgestellt und Vorschläge für eine intensivere Zusammenarbeit erarbeitet. Auch konnten schon einige Wasserschutz-

polizeibeamte auf Arbeitsschutzseminaren der BGF als Gäste begrüßt werden.

Doch nicht nur in Duisburg sondern auch in Hamburg hat sich über Jahrzehnte eine intensive Zusammenarbeit im Schulungswesen zwischen der BGF und der Wasserschutzpolizei entwickelt. So hat sich über die Jahre ein sehr guter Draht zwischen beiden Parteien entwickelt, der unbürokratische Hilfe in kritischen Situationen ermöglicht.



WSP 8 unterwegs in Duisburg.



Die Anforderungen an die Anker-ausrüstung sind in europäischen Normen festgelegt worden.

Klarheit für die Anker-ausrüstung

Auch wenn er nicht jeden Tag benutzt wird, ist der Anker, wie auch sein Zubehör, ein unerlässliches Ausrüstungsteil. Soeben ist die Arbeit an den europäischen Normen der Normenreihe „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“ – „Winden für den Schiffsbetrieb“ – „Sicherheitsanforderungen – EN 13711“, „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“ – „Steglose Ankerkette“ – „Rundstahlkette EN 14330“, „Zubehör EN 14606“, „Kettenscheibe EN 14874“ und „Anker-ausrüstung EN 15271“ abgeschlossen worden.

Damit sind die Anforderungen an die Anker-ausrüstung im Sinne der „Binnenschiffahrt-Richtlinie der Europäischen Union“ festgelegt worden.

An der Erarbeitung dieser Normen waren im deutschen „Spiegelgremium“ u.a. beteiligt:

- Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt,
- Herstellern von Anker-ausrüstungen,
- Gewerbeaufsicht,
- Gewerkschaft Verdi,
- Verkehrsministerium und
- verschiedenen Berufsgenossenschaften.

Das „Spiegelgremium“ begleitet die Normungsarbeit des DIN auf europäischer Ebene. Es ist auf nationaler Seite der Fachausschuss NA 132 – 07 – 01 AA „FA Binnenschiffahrt Wasserfahrzeuge Hafenanlagen“ (BWH). Auf europäischer Seite besteht das Technische Komitee CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“.

In der schon seit einigen Jahren bestehenden Norm „Winden für den Schiffsbetrieb“ werden u.a. die Anforderungen an Ankerwinden beschrieben. Beispielsweise werden hier Festigkeitsanforderungen, Aufstellung und In-

standhaltung, Rücklaufsicherungen, Bremsen, Bedienteile, Anforderungen an Seiltrommeln und Schutzvorrichtungen beschrieben.

In der Norm „Rundstahlkette“ sind Maße, Werkstoffe, chemische Zusammensetzung des Stahls, mechanische Eigenschaften und Fragen der Prüfung der Rundstahlkette als Ankerkette behandelt.

Das Normenblatt „Zubehör“ beschreibt Werkstoff und Prüfungsumfang für die verschiedenen Zubehörteile wie: Verbindungsglied, Endglied, Stegglied und großes Stegglied, den Stegswirbel, Wirbelschäkel und den BAS – den Bolzen-Anker-Schäkel. Ebenso werden die Anforderungen an das sonstige Zubehör wie Kettenkasten, -stopper und -endbefestigung behandelt.

„Kettenscheibe“ lautet der Titel einer weiteren Norm dieser Reihe und legt Anforderungen an die Kettenscheibe und die verschiedenen möglichen Ausführungen fest. Handelt es sich um z.B. die Ausführung „blank“, aber es gibt auch „naturschwarz“ oder

„verzinkt“, was dann natürlich vereinbart werden muss. In dieser Norm werden ebenfalls Werkstoffanforderungen (vergüteter Stahl) mit Anforderungen an die Zugfestigkeit, Bruchdehnung und Kerbschlagarbeit erhoben. Prüfungsanforderungen runden die Norm ab.

Die Norm „Anker-ausrüstung“ ist das jüngste Kind der Familie und gibt z.B. Hilfen zur Auslegung des Kettenkastens hinsichtlich der Größe. Anforderungen an die Kettenendbefestigung besagen, dass diese eine 20% höhere Mindestbruchkraft der Ankerkette aufnehmen können muss. Eine bleibende Verformung der Kettenendbefestigung ist hierbei nicht zulässig.

Der Kettenstopper, so die Norm, soll die Ankerkette verriegeln, wenn das Schiff vor Anker liegt oder der Anker eingeholt ist. Die Handhabung soll dabei einfach und sicher für den Bediener sein. Die Handkraft bei handbedienten Kettenstoppere darf dabei im unbelasteten Zustand nicht mehr als 350 N (~ 35 kg) betragen.



Auch Heckankernanlagen fallen unter die Normen.

Schuhe bieten keinen Universalschutz Fußschutz umfasst drei Alternativen

In vielen Vorschriften ist die Benutzung von Fußschutz vorgeschrieben, so im ADNR 2005, wo „Schutzschuhe (oder Schutzstiefel), welche die Füße des Trägers bei Arbeiten in einem Gefahrenbereich schützen“ gefordert sind. Diese Vorschrift wird dann mit Hinweisen auf harmonisierte Normen ergänzt. Im genannten Beispiel sind es die Europäischen Normen EN 345 oder EN 346.

Der Begriff „Fußschutz“ umfasst

- Sicherheitsschuhe (S): EN ISO 20345 bzw. EN 345
- Schutzschuhe (P): EN ISO 20346 bzw. EN 346
- Berufsschuhe (O): EN ISO 20347 bzw. EN 347.

Sicherheitsschuhe und Schutzschuhe haben beide Zehenkappen, der Unterschied liegt in der unterschiedlichen Schutzwirkung dieser Kappen. Berufsschuhe sind mindestens mit einem schützenden Bestandteil ausgestattet, müssen jedoch keine Zehenkappen haben.

Über Aufbau, Formen, sicherheitsrelevante Grund- und Zusatzanforderungen und vieles mehr wird in der BG-Regel „Benutzung von Fuß- und Beinschutz“ (BGR 191) ausführlich informiert.

Den gegen alle Risiken schützenden Schuh gibt es nicht und kann es nicht geben,

da jede Arbeitsaufgabe spezielle Anforderungen an die PSA stellt. Die Schutzziele sind aus einer Gefährdungsbeurteilung abzuleiten. Eine Muster-Checkliste für die Gefährdungsermittlung findet man in den Anlagen der BGR 191. Diese Checkliste ist vom Unternehmer unter Beteiligung der Benutzer zu erstellen. Dabei können für Arbeits- bzw. Betriebsbereiche mit unterschiedlichen Risiken auch mehrere Ermittlungen notwendig werden, Winter- oder Sommerbetrieb, Fahr- oder Werftbetrieb, Anforderungen

Spezielle Breite

aus speziellen Ladungen usw. Mit diesen Checklisten sollten Vergleichsangebote verschiedener Hersteller oder Fachhändler eingeholt werden.

Nicht bedacht wird oft, dass der Mensch nicht nur einfach eine Schuhgröße hat, sondern 55% aller Menschen in unserem Arbeitsumfeld haben normale breite Füße, 30% haben breite, 10% überbreite und ca. 5% schmale Füße.

Angebote ohne Mehrweitesysteme würden also fast die Hälfte aller PSA-Träger „falsch beschuhen“.

Die unterschiedlichen Körpergewichte der Menschen lassen sich durch variable

Dämpfungssysteme berücksichtigen. Nur gut passende „Sicherheits-, Schutz- oder Berufsschuhe“ werden auf Dauer auch wirklich getragen. Die individuelle Anprobe ist unumgänglich. Diese sollte nicht mit ausgeruhten, sondern möglichst am Nachmittag mit „schweren und breiten“ Füßen erfolgen.

Natürlich ist die Optik bei vielen Tätigkeiten nebensächlich und der Schutz vor Verletzungen die Entscheidung für eine PSA. Aber bei der Auswahl geeigneter Schuhe mit guter Schutzfunktion muss heute auch nicht auf modische Elemente verzichtet werden. Sie sind vielfach in der Materialqualität, im Design und der Farbgebung mit „Freizeitschuhen“ bzw. wenn erforderlich seriös eleganten Schuhen vergleichbar. Und die Bequemlichkeit kommt ebenfalls nicht zu kurz: Die 42,195 km des Köln-Marathon wurden im vergangenen Jahr von einem Arbeitschutzexperten ohne eine Blase und Druckstelle mit Sicherheitsschuhen (Schuhe mit Stahlkappe für hohe Belastungen und Stützfunktion des Fußgelenkes), mit Zielankunft bei einem guten Platz im Mittelfeld, bewältigt. Soviel zum Komfort von PSA Fußschutz und der ewigen Ausrede „nicht tragbar – unbequem“.

Normen für elektrische Landanschlüsse Kriterien für die Stromversorgung

„Stellen Sie die Hilfsmotoren ab und stöpseln Sie ein!“ So lautet die Aufforderung an Seeschiffe, die in den Häfen von Los Angeles an der Westküste der USA festmachen. An den Liegestellen und in den Häfen der europäischen Binnenschiffahrt kann man diese Aufforderung – noch – nicht hören. Dies wünschen sich aber viele Binnenschiffer und Anlieger der Wasserstraßen.

Während in Los Angeles die Verminderung der Abgasemission der Grund für die Verpflichtung zur Nutzung der Energieversorgung von Land war, wünscht man sich Landanschluss auf Binnenwasserstraßen hauptsächlich zur Lärmreduzierung.

Auf Wunsch des Gewerbes hat das für die Normung in der Binnenschiffahrt zuständige Normungs-Komitee CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“ damit begonnen, eine Norm für euro-

paweit einsetzbare Landanschlüsse zur Stromversorgung zu erarbeiten.

- Ziel soll sein,
- die Lieferung notwendiger elektrischer Energie in der benötigten Menge sicherzustellen,



In Sportboothäfen oder Marinas kennt man solche elektrischen Landanschlüsse bereits.

- den Zugang rund um die Uhr ohne fremde Hilfe möglich zu machen,
- den bargeldlosen Strombezug ohne Münzen, Chipkarten, verschiedene Schlüssler oder sonstiges zu bieten.

Zu allem muss natürlich der Preis stimmen. Das, was in vielen, besonders den neuen Sportboothäfen eine Selbstverständlichkeit ist, sollte auch für die gewerbliche Schifffahrt möglich sein, auch wenn hier die Randbedingungen schwieriger sind.

An der Erarbeitung der Norm sind alle interessierten Kreise beteiligt. Neben den Schifffahrtstreibenden sind es die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Germanische Lloyd, Sachverständige aus dem europäischen Normungsgremium für elektrische Angelegenheiten (CENELEC) und Mitarbeiter von Firmen für bargeldlose Zahlungssysteme, um nur einige zu nennen.

Praxistipp: Jetzt an die Heizung denken

Zeit für die Wintervorbereitungen

Auch ein Traumsommer mit hohen Temperaturen und Sonnenschein geht einmal zu Ende. Inzwischen werden die Tage wieder kürzer, es regnet häufiger und bald lässt sich auch der erste Schnee nicht auf sich warten. Herbst und Winter halten in unseren Breiten Einzug. Zeit, sich Gedanken zu machen, was für die kühle Jahreszeit benötigt wird, welche Maßnahmen notwendig sind, um auch sicher und warm durch den Winter zu kommen.



Moderne Klimaanlage heizen, kühlen und sind „standsicher“.

Da steht an erster Stelle die Frage: Wie sieht es mit der Heizung aus? Hat sie im vergangenen Winter noch einwandfrei funktioniert? Waren die Heizkörper alle in Ordnung? Wollten Sie eventuell noch Umbauarbeiten erledigen? War die Heizkraft im Steuerhaus ausreichend?

Sicherer Stand

Viele Fragen, die meist erst gestellt werden, wenn es zu spät ist und die Füße trotz doppelter Socken anfangen kalt zu werden oder man gezwungen ist, einen Pullover mehr anzuziehen.

In vielen Wohnungen sorgen noch Öfen für Behaglichkeit. Bevor sie in Betrieb gehen, bedürfen sie einer Wartung. Da ist z.B. der Schwimmregler, der in einem guten Zustand sein muss, das Ofenrohr, das ge-

meinsam mit dem passenden Hut einen vernünftigen Abzug ermöglicht – all dies gilt es zu überprüfen.

Ganz wichtig ist, dass der Ofen einen festen, gesicherten Stand hat. Er darf auf keinen Fall bei einer evtl. Anfahrung umkippen. Die Schäden durch den dann entstehenden Brand könnten wesentlich höher sein als die „Beule“ im Schiff.

Als wichtiger Punkt ist auch die Brandsicherheit zu beachten. Ist genügend Abstand zu brennbaren Gegenständen vorhanden und sind die Isolierungen im Umfeld noch in Takt? Steht der Feuerlöscher einsatzbereit in der Nähe? Und wie sieht es mit der Ölversorgung aus? Ist der Tank noch in Ordnung? Sind die Zuläufe alle dicht? Ist die Auffangwanne groß genug und dicht?

Ist alles funktionsfähig und im grünen Bereich: Dann kann die Kälte ruhig kommen.

Neue Leitung des Fachausschusses „Verkehr“

Der berufsgenossenschaftliche Fachausschuss „Verkehr“ hat eine neue Leitung: Nachdem der bisherige Leiter, Dipl.-Ing. Lothar Zadernack zum 1. Juli 2006 in den Ruhestand gegangen ist, wurde Dr.-Ing. Friedrich Fünferlings die Nachfolge übertragen. Fünferlings, bis zur Fusion mit der BGF am 1. Januar 2005 Leiter der Technischer Aufsichtsbeamter der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, war bereits Leiter des berufsgenossenschaftlichen Fachausschusses „Binnenschiffahrt, Wasserfahrzeuge, Hafenanlagen“, der bereits im Jahr 2002 als gleichnamiges Sachgebiet in den Fachausschuss „Verkehr“ integriert wurde.

Im Fachausschuss arbeiten sachverständige Vertreter aus den technischen Abteilungen der Transportunternehmen und der Hersteller, aus Behörden und wissenschaftlichen Institutionen sowie der Sozialpartner zusammen.

Zu den Hauptaufgaben des Fachausschusses zählt das Zusammenführen von Erkenntnissen im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Daraus werden Regelungen und Arbeitshilfen erarbeitet. Aber auch die Mitarbeit in der Normung – für die Binnenschiffahrt im europäischen Normengremium CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“ – gehört dazu ebenso wie die Unterhaltung einer Prüfstelle. Hier wird technisches Gerät aus dem Verkehrssektor geprüft, von Luftfahrtbodengeräten über LKW-Aufbauten bis hin zu Beiboote für den Einsatz in der Binnenschiffahrt.

Mitmachen und gewinnen

Verteidigung gegen einen Vorwurf	gleichwertig	seltene Erdmetalle	orientalisches Fürbittmittel	absondern, lösen	Gewässer-rand	Prosawerk	gehärtetes Eisen	eingezäuntes Gebiet für Wild	römische Mondgöttin	Handwerker
		3					10			
Strauchfrucht					Wüsteninsel (Mhz.)		1		deutscher Sänger (Thomas...)	16
	8			6	ändern, tauschen			natürlicher Kopfschmuck	7	
oberdeutsch: Gletscher		besitzanzeigendes Fürwort		Straßenbau-maschine			14		verfügbare Person	
						Himmelsrichtung	französischer Autor			
ein Amt niederlegen			Mündungs-arm der Weichsel	tierisches Milchorgan	Österreicher					
ein Arzneimittel schlucken		2						Rad-mittelstück	4	lat.: im Jahre
				Brauch, Sitte			Raum-fahrt-behörde			11
Fluss durch Florenz		Ost-germane			Pferde-gangart				Abk.: In-dustriege-werkschaft	9
	12			Schnitz-material		15				
lettische Hauptstadt		Teil des Sportunter-richtes					5	lat.: also, folglich		

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

Die Buchstaben von 1 – 16 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

Einsendeschluss: 31. Oktober 2006

Auflösung aus Fahrensmann 2/2006: ANKERKETTE

Gewinner aus 2/2006

1. Preis € 50,-
Herbert Ohl
 MS „Duisburg“
 32457 Porta Westfalica

2. Preis € 25,-
Heinz Jänicke
 MS „Marie Erna“
 32425 Minden

3. Preis € 25,-
Brigitte Uhl
 MS „Sulina“
 97464 Niederwerrn

4. Preis € 25,-
Maren Lindner
 Deutsche Binnenreederei AG
 12627 Berlin

5. Preis € 25,-
Andreas Möller
 FGS „Wappen von Limburg“
 56412 Girod

Seminare für Binnenschiffer

Unser Programm für 2006/2007

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt		
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 Binnenschiffahrt	04. 09. 06 – 15. 09. 06 15. 01. 07 – 26. 01. 07	Duisburg Duisburg
Fahrtgastschiffer 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 Binnenschiffahrt		
Workshop Rettungsweste	04. 12. 06 – 06. 12. 06 12. 03. 07 – 14. 03. 07	Sellinghausen Sellinghausen
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschiffahrt	26. 03. 07 – 29. 03. 07	Sellinghausen

2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Führungskräfte		
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
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
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 Binnenschiffahrt, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail: rwerk@bfg.de.

Sicher durch den Winter

Beim Auto besonders die Batterie prüfen

Die kalte Jahreszeit erfordert nicht nur Vorkehrungen auf dem Schiff, sondern stellt auch besondere Anforderungen an Autofahrer und Fahrzeug. Mit dem Auto sicher durch den Winter, das heißt vor allem die Fahrweise den veränderten Bedingungen anpassen und vorausschauend fahren. Dazu gehört ein ausreichender Sicherheitsabstand ebenso wie rechtzeitiges Bremsen, angepasste Geschwindigkeit oder das Einplanen von ausreichend Zeit.



Batterie-Check.

Aber nicht nur die Fahrweise erfordert besondere Vorsicht, auch das Fahrzeug braucht jetzt besondere Aufmerksamkeit. Überprüfen Sie die Basisfunktionen und die wintergerechte Ausrüstung Ihres Wagens:

- Wie steht es mit der Beleuchtung? Funktionieren alle Leuchten und auch die Warnblinkanlage?
- Sind die Wischerblätter noch in Ordnung? Liegen sie gut an und reinigen schlierenfrei? Wenn nein, ist es Zeit für einen Austausch. Hilfreich ist der Praxistest mit der Scheibenwaschanlage. Und ist noch genügend Wasser in der Anlage? Hat das Wasser einen Zusatz, damit es nicht einfriert? Regelmäßiges Nachfüllen nicht vergessen.
- Auch das Frostschutzmittel im Kühlwasser sollte gecheckt werden.

- Eine Prüfung der Batterie, am besten vom Fachmann, schützt vor bösen Überraschungen.
- Sinnvoll ist auch ein Blick auf die Reifen. Jetzt ist Zeit für Winterreifen. Bei Eis und Schnee bieten sie deutlich bessere Fahreigenschaften. Auf jeden Fall müssen die Reifen genügend Profil aufweisen. Je nach Fahrtgebiet können auch Schneeketten sinnvoll sein.
- Wer es sich nicht selbst zu traut oder wem die Zeit fehlt, kann diese Checks auch gleich von einer Werkstatt ausführen lassen. Viele bieten einen solchen Wintercheck an.
- Bei Nässe und Frost kann es auch mit den Türdichtungen

Probleme geben. Pflegemittel helfen, sie frostsicher zu machen.

- Wichtig ist auch eine intakte Heizung. Für den Notfall sind eine warme Jacke und eine Decke sinnvoll. Bei einer längeren Autofahrt helfen warme Getränke und etwas Essbares längere Wartezeiten im Stau oder beim Warten auf den Winterdienst zu überstehen.
- Eiskratzer und Handfeger, aber auch Starthilfekabel sind nützliche Helfer, die im Wagen verstaut werden sollten. Griffbereit im Auto sollte auch die Warnweste untergebracht werden. Der Türschlossentseiger dagegen gehört in die Jacken- oder Handtasche.

Standorte gesucht: Tafeln erinnern Binnenschiffer an Rettungsweste

Wer oft mit dem Auto unterwegs ist, kennt die Tafeln, die zur Nutzung des Sicherheitsgurtes oder einem partnerschaftlichen Miteinander aufrufen. Auch an vielen Stellen unserer Wasserstraßen begegnen den Fahrenslenten Tafeln, die zum Tragen der Rettungsweste auffordern.

Ziel dieser Aktion der BSBG war und ist es auch noch heute, die relativ hohe Anzahl an Ertrinkungstoten in der Binnenschifffahrt zu reduzieren bzw. Ertrinkungsfälle ganz zu verhindern. 1966, vor 40 Jahren, sind noch 87 Binnenschiffer ertrunken und haben eventuell Frau und Kinder hinterlassen. Bauliche Verän-

Rückgang der Unfälle

derungen an den Fahrzeugen, der Übergang von der Schlepp- zur Motorschifffahrt, Umbaumaßnahmen in Häfen und Flüssen und nicht zuletzt die Einführung von Sicherheitsmaßnahmen wie Rettungsweste und Geländer haben in der Folgezeit dazu geführt, dass die Zahl der Ertrinkungsunfälle bis ins Jahr 1989 auf 14 zurückgegangen war.

Das Argument, dass im selben Zeitraum die Anzahl der Beschäftigten zurückgegangen war, ist zwar richtig, jedoch war deren Rückgang wesentlich geringer als der der Ertrinkungsfälle.

Schulung half weiter

Im Jahr 1989 entstand dann die Idee, noch mehr auf das Schiffsfahrpersonal zuzugehen. Ziel war es, bei den Fahrenslenten die Einsicht zu erreichen, dass mit dem Tragen der Rettungsweste der Sturz ins Wasser nicht zwangsläufig zum Ertrinkungstod führt. Durch Aufklärungsarbeit vor Ort, also durch die Technischen Aufsichtsbeamten an Bord, durch Schulung und



In Doerpen zu bewundern: Das neue Schleusenplakat.

nicht zuletzt durch Artikel hier im „Fahrensmann“ wurden die Besatzungen daran „erinnert“, während ihrer Tätigkeit die Weste zu tragen. Damit aber nicht genug: so wie an den Autobahnen überall die Plakate zum Anlegen der Sicherheitsgurte aufforderten, wurden zunächst an den Eingangsschleusen zu Flüssen und Kanälen Werbetafeln mit der klaren Botschaft „Profis tragen Rettungskragen“ angebracht. Die Verbreitung der Tafeln wurde in der Folgezeit erhöht und Mitte der 90er-Jahre wurde „Das Ei des Kolumbus: Die Rettungsweste“ Aushängeschild. Mit Unterstützung der Europäischen Union wurde 1999 in den gängigen Schiffsfahrtsprachen zum Tragen der Rettungsweste aufgefordert.

Die gemeinsamen Aktivitäten zeigten Erfolg. Seit über zehn Jahren beträgt die Zahl der anerkannten Ertrinkungs-

fälle „nur“ eins bis drei pro Jahr. Noch immer zu viel, die Binnenschifffahrt bleibt ein risikoreicher Berufszweig. Schutz gegen das Ertrinken bietet – wenn bauliche Maßnahmen nicht ausreichen – nur die Rettungsweste. Deshalb machen wir weiter. Die Reduzierung der Ertrinkungsunfälle auf sehr niedrigem Niveau soll sich auch in Zukunft fort-

Ziel heißt: Null Tote

setzen. Neben der Erstellung der DVD „Ertrinken verboten“ im letzten Jahr wird weiter mit den Tafeln für die Weste geworben – jetzt mit einem neuen Motiv.

Der Titel „Gratwanderung: Nur mit Weste!“ und das Foto eines Matrosen mit einem Korb und angelegter Rettungsweste an Bord eines Schubleichters weisen wieder

eindrucksvoll und eindeutig auf die Notwendigkeit des Tragens der Rettungsweste hin. Unser Ziel sind null Ertrinkungstote. Wir wollen von „Ertrinkungstoten in der Binnenschifffahrt“ nur noch in der Vergangenheitsform reden. Witwen und Waisen soll es in der Binnenschifffahrt nicht mehr geben, nur weil die Rettungsweste nicht getragen wurde.

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen möchte auch im nächsten Jahr an Standorten, die an strategisch günstigen Stellen die Aufmerksamkeit möglichst vieler Fahrenslenten erreicht, zusätzliche Tafeln aufstellen.

Wie sieht es aus? Haben Sie Vorschläge, an welchen Schleusen, Flüssen oder Kanälen noch eine neue Tafel Wirkung auf die Kollegen hätte? Schreiben oder mailen sie uns den Standort – gerne auch mit Foto.

Europäische Schiffsnummer kommt 2007

Künftig ist es eine achtstellige Zahl

Jedes Schiff, das den Rhein oder andere europäische Wasserstraßen befährt, muss über eine Amtliche Schiffsnummer verfügen. Sie setzt sich – wie jeder weiß und wie man in § 2.18 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung nachlesen kann – aus sieben arabischen Ziffern zusammen: Zwei für die Behörde, die die Nummer erteilt hat und fünf weitere für die fortlaufende Registrierung.

Die Amtliche Schiffsnummer hat bald ausgedient: Zum 1. April 2007 wird die Europäische Schiffsnummer eingeführt. Warum das?

Zum einen ist Europa größer geworden, und mit dem bald erwarteten Inkrafttreten der revidierten Europäischen Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe wird die Zahl der Behörden, die Schiffszeugnisse bzw. -atteste erteilen dürfen, deutlich größer. Zum anderen hat die elektronische Begleitung der Binnenschiffe durch fahrtspezifische Dienste der Staaten eine ganz

andere Qualität bekommen, was u.a. in den Seehäfen zu Verwechslungen von Seeschiffen mit IMO-Nummern und Binnenschiffen mit Amtlichen Schiffsnummern führen kann.

Ändert sich viel und – vor allen Dingen – kostet das viel? Nein! Die bisherige Amtliche Schiffsnummer für Schiffe aus den Rheinanliegerstaaten und Belgien wird durch einfaches Vorstellen einer Null zur Europäischen Schiffsnummer, die aus acht arabischen Ziffern besteht (drei für die Kennzeichnung der Behörde und fünf für die Unterscheidung).

Schiffspapier und Anbringung der Nummer an der Bordwand brauchen erst anlässlich der ersten Verlängerung des Schiffsattestes nach dem 31. März 2007 geändert werden. Die neue Europäische Schiffsnummer bleibt übrigens für immer einem Schiff zugeordnet. Sie wird auch nicht – wie heute die Amtliche Schiffsnummer – geändert bei Verkauf des Schiffes ins Ausland.

Fahrensmann-Echo

Im Frühsommer erreichte den Fahrensmann folgende Anfrage zum Schiffsanleger Lüdinghausen am Dortmund-Ems-Kanal:

„... Nachdem wir am letzten Sonntagabend am Anleger Lüdinghausen DEK-km 36 unser Schiff festgemacht hatten, mussten wir am späten Abend das Anlegemanöver noch einmal wiederholen.“

Durch das Vorbeifahren anderer Schiffe und den dadurch entstandenen Sog war unsere Leine so angescheuert, dass ein sicheres Stillliegen über Nacht nicht mehr gewährleistet war. Dieses kann man nur durch das Unterlegen von Putzlappen verhindern. Die Kanten der Gitterroste sind so scharfkantig wie ein Messer.

... Das zweite Problem an diesem Anleger kann man jetzt im Frühjahr erst sehen. Das Gras ist so hoch, dass die zugewachsenen Gitterroste nicht mehr zu sehen sind. Dies stellt ein sehr großes Stolperisiko dar.

Wir haben vor diesem sinnlosen Treppenbau oft in Lüdinghausen mit unserem Schiff

gelegen. Ich bin ohne Gittertreppen besser zum Festmachen an Land gekommen. Außerdem hatte ich keine Angst im hohen Gras über Roste zu stolpern, denn das Gras wurde auch in den letzten Jahren erst im Herbst geschnitten.

Dieses musste ich mal loswerden und verbleibe in der Hoffnung, dass meine Gedanken vielleicht unter Ihrer Rubrik „Wo uns der Schuh drückt“ erscheinen könnte.“

Die BGF wurde daraufhin aktiv. In einem Gespräch mit dem WSA Datteln wurde auf die Problematik hingewiesen. Zwei Tage später erfolgte ein Besprechungstermin mit einem Projektleiter des WSA. Dabei wurde Folgendes festgehalten:

Die Zugänge zu den Festmachpollern in Form von Gitterrosten sind nur vorübergehend installiert. Der gesamte Anleger wird im Rahmen von Umbaumaßnahmen demnächst wegfallen. Es wird ein neuer Anleger an anderer Stelle errichtet.

Der Bewuchs im Pollerbereich sowie an der Böschung wurde inzwischen entfernt.

Neue Leitung im Technischen Aufsichtsdienst

Zum 1. Juli 2006 hat Dr. Jörg Hedtmann, Facharzt für Arbeitsmedizin und Flugmedizin, die Leitung des Technischen Aufsichtsdienstes der BGF übernommen. Hedtmann, der nach seinem Medizinstudium zuletzt als Dezentrale Leiter beim Generalarzt der Luftwaffe arbeitete, wechselte 1997 zur BGF. Dort war er neun Jahre Leiter des Referats Arbeits- und Verkehrsmedizin. Er ist Nachfolger von Lothar Zademack, der nach 34 Jahren, in denen er die Sicherheitsarbeit der BGF entscheidend prägte, in den Ruhestand verabschiedet wurde, der Fahrensmann berichtet.

Hedtmann wird die erfolgreiche Präventionsarbeit seines Vorgängers fortführen, will aber auch neue Akzente setzen. So wird es im TAD eine neue Führungsstruktur und eine engere Verzahnung der Hauptverwaltung mit den Fachreferaten der Bezirksverwaltungen geben. Hedtmann: „Die Hauptverwaltung der BGF hat ihren Sitz in Hamburg, die Bezirksverwaltungen sind über das Bundesgebiet

verteilt. Die Fachreferate in den Bezirksverwaltungen arbeiten sehr selbstständig und mit viel Engagement. Das wollen wir auch nicht ändern. Aber wir müssen die Aufgaben in der Hauptverwaltung bündeln und die Informationen aus den Bezirksverwaltungen so aufbereiten, dass sie den Unternehmen als Beispiele guter Praxis zur Verfügung gestellt werden.“

Intensivieren möchte Hedtmann auch die Unfallanalyse. Dazu soll die Datenbasis verbessert werden, denn nach wie vor stellt die Unfallverhütung den Kernbereich der berufsgenossenschaftlichen Präventionstätigkeit dar. Die Ergebnisse sollen dazu genutzt werden, die Unternehmen bei ihren Unfallverhütungsbemühungen zu unterstützen. Den Berufsgenossenschaften steht dazu ihr praxisbezogenes Regelwerk zur Verfügung.

„Viel wichtiger ist es aber, Überzeugungsarbeit zu leisten und den Unternehmen zu helfen, ihre Aufgaben zu erfüllen, mit Beispielen guter Praxis, mit der Schulung betrieblicher



Dr. Jörg Hedtmann.

Multiplikatoren, aber auch mit der frühzeitigen Thematisierung des Arbeitsschutzgedankens in der Berufsausbildung. In der Binnenschifffahrt leisten wir als BG dazu ja schon seit Jahren mit den Seminaren für Auszubildende einen wichtigen Beitrag. Sie werden ebenso wie die anderen binnenschifffahrtsspezifischen Seminare weitergeführt werden, solange das Gewerbe sie nutzt und Teilnehmer schickt,“ so Dr. Hedtmann.

Zu den Aufgaben Hedtmanns in den nächsten Jahren gehört auch das Zusammenführen des Technischen Aufsichtsdienstes der BGF mit dem TAD der Grola BG, denn spätestens mit der Fusion von BGF und Großhandels- und Lager-Berufsgenossenschaft wird es einen gemeinsamen TAD geben. Hier gilt es Synergieeffekte zu nutzen und die Arbeit weiter zu optimieren. Die Entwicklung von guten Kommunikationsstrategien und -strukturen ist deshalb ein ganz wichtiger Punkt für die Zukunft.

Dr. Hedtmann: „Die Tätigkeit des Leitenden Technischen Aufsichtsbeamten – oder wie wir es jetzt nennen, des Fachbereichsleiters Prävention – verstehe ich als Führungsaufgabe mit der Maßgabe, Visionen zu entwickeln, Anleitung zu geben und die Berufsgenossenschaft nach außen zu tragen. Bei meinen Mitarbeitern unterstütze ich selbstständiges Engagement, Mitdenken, Kooperation und Kommunikation, um für die Aufgaben der Zukunft gerüstet zu sein.“ (siehe auch VR/2006 vom 11.08.2006).

Arbeitsschutz durch die Lupe betrachtet

Das Arbeitsschutzgesetz, die Betriebssicherheitsverordnung und andere Vorschriften fordern vom Unternehmer eine Gefährdungsermittlung und -beurteilung. Die Gefährdungsbeurteilung ist die betriebliche Grundlage für eine systematische Prävention. So sollen Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren vermieden werden. In vielen Betrieben herrscht aber Unsicherheit darüber, was dazu zu tun ist.

Hier setzt die BGF mit ihrem Messeangebot auf der IAA-

Nutzfahrzeuge in Hannover an. Am Beispiel eines Anhängers zeigt sie den Unternehmern und Fahrern exemplarisch auf, worauf man bei der Beschaffung, beim Betrieb und bei den regelmäßigen Sachkundigenprüfungen eines Anhängers achten muss und welche Einrichtungen für einen sicheren Betrieb vorhanden sein müssen.

Die IAA-Nutzfahrzeuge ist geöffnet vom 20. – 28. September in Hannover. Sie finden den Stand der BGF in Halle 13. Weitere Infos unter www.iaa.de.

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 Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Originalmeldung wiedergegeben.

★
Beim Abschleifen einer Halterung in Kopfhöhe mit einem Einhand-Winkelschleifer verhakte sich die Schleifscheibe. Darauf hin 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 verhindert werden. Es kam lediglich am rechten Auge zu einem kleinen Bluterguss.

★
Ein Elektroboot war zur Montage auf dem Bootstrailer abgestellt. In dieser Position ist der Bootsrand ca. 1,50 m über dem Boden und zum Ein- und Aussteigen eignet sich der Radkasten des Trailers gut. Der Bootsmeister ist beim raschen Aussteigen mit dem rechten Fuß außen neben den Radkasten getreten. Bei dem einsetzenden Sturz schlug er hart mit der linken Wade auf die Bordkante des Bootes auf.

★
Beim Anschließen des Ladearms kam dieser zu schnell vom Landanleger herunter und quetschte die linke Hand des Schiffsführers zwischen Ladeleitung und Laderaum.

★
Der Schiffsführer wollte nach Feierabend das Schiff verlassen, um nach Hause zu fahren. Dabei musste er vom Achterschiff einen großen Schritt ca. 1/2 Meter zu einer festen Leiter an der Kaianlage machen. In dem Moment des Umsetzens (vom Schiff zur Leiter) ging das Schiff etwas ab (durch ein vorbeifahrendes Fahrzeug auf der anderen Seite) und er verlor das Gleichgewicht. Um nicht zwischen Schiff und Leiter zu fallen, konnte er sich noch nach hinten stoßen und fiel mit dem Rücken in die Gangbord. Dabei zog er sich Prellungen zu.

★
Der Schiffsführer verließ das Schiff über die Bugrampe. Da diese nass war, rutschte er aus und um nicht zu stürzen, hielt er sich an der Reling fest. Dadurch erlitt er eine Distorsion in der rechten Schulter.

★
Der Matrose hat während der Fahrt die Reinigung des Kaffeeautomaten vorgenommen. Dabei ist ihm der Behälter mit dem heißen Wasser auf die Hand gekippt und er zog sich eine Verbrennung zu.

★
In der Schleuse beim Lösen der Tauen ist ein Tau gerissen und hat den Matrosen im Bereich des Schädels, des Ohrs und Hals rechtsseitig verletzt.

★
Der Binnenschiffer hat in seiner Tätigkeit als Steuermann eine Luke abgewaschen als das Schiff auf eine Brücke zufuhr, die der Steuermann nicht sah. Er wurde von der Brücke getroffen, stürzte zu Boden, wobei er sich eine Verletzung am Kopf zuzog.

★
Nach Ablegen des Fahrgastschiffes vom Anleger wollte der Schiffsführer wegen des starken Windes die Türe zum Steuerhaus schließen. Dabei wurde die Türe vom Wind erfasst und zugeschlagen. Der Schiffsführer konnte nicht mehr rechtzeitig die Hand vom Türholm nehmen und quetschte sich dabei den Mittelfinger.

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

Bildnachweis:
Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.



Mit bei der Parade dabei: „Karl-Heinz“.

Bunte Flotte feierte den 100 Jahre jungen Teltowkanal Landkreis finanzierte künstliche Wasserstraße

Mit einer Festveranstaltung wurde am 2. Juni 2006 das 100-jährige Jubiläum des Teltowkanals gefeiert. Eröffnet wurden die Feierlichkeiten durch einen Schiffskorso mit historischen Schiffen, unter anderem Schiffe des Deutschen Technikmuseums Berlin. Vom Wannsee komend trafen die Fahrzeuge gegen 10.30 Uhr an der Schleuse Kleinmachnow ein. Besonders interessant für die Gäste war dabei die Schleusung eines historischen Schlepptuges bestehend aus dem Dampfschlepper „Andreas“ und zwei Schleppkähnen.

Die Schiffe, die Schleuse und das Berufsbildungszentrum Kleinmachnow (BBiZ) konnten anschließend besichtigt werden. Auf dem Gelände der Schleuse fanden verschiedene Veranstaltungen statt. Es herrschte Volksfeststimmung.

Dem ersten Spatenstich für den Teltowkanal im Dezember 1900 durch den Kronprinzen Wilhelm folgte nach knapp sechsjähriger Bauzeit, die vom Kreis Teltow finanziert wurde, nicht vom kaiserlichen Staat, die Eröffnung am 2. Juni 1906. Da fuhr Wilhelm II. mit seiner Familie auf der Prunykacht „Alexandria“ durch den Kanal.

Dank schulden Nachfahren und heutige Benutzer vor allem dem damaligen Teltower Landrat Ernst Stubenrauch, dessen Initiative und hart-

Bauzeit dauerte fast sechs Jahre

näckige Zielstrebigkeit die Vollendung des Kanals bewirkte. Die 40 Kilometer lange künstliche Wasserstraße verbindet die Dahme bei Grünau mit der Unteren Havel bei Potsdam.

Zur Verbindung zwischen den neu entstandenen Ufern wurden 55 Brücken gebaut.



Historischer Schlepptugverband „Andreas“ unterwegs.

Auch die Schleuse Kleinmachnow gehörte zum Programm des Kanalbaus.

Der Transport der Schiffe auf dem Wasser geschah nicht aus eigener Kraft, sondern durch treidelnde Elektroloks. Diese zogen die Wasserfahrzeuge von den Ufern aus in Richtung ihrer Fahrtziele.

55 Brücken über den Kanal gebaut

Der Zweite Weltkrieg bescherte dem Teltowkanal zerstörte Brücken, eingestürzte Uferbefestigungen, versenkte Schiffe, Unpassierbarkeit.

Wegen des geteilten Berlins gab es nach Beseitigung der Hindernisse keinen geregelten Schiffsverkehr. Die Wasserstraße blieb ein Stichkanal. Einige Brücken waren während der Teilung Grenzübergänge.

Der Kanal wurde 1981 wiedereröffnet. Erst der Fall der Mauer trieb den Wiederaufbau der Kanalüberführungen voran. Heute lebt der Wasserverkehr. Wegen der positiven Entwicklung mit einer Steigerung des Gütertransports im Jahr 2005 von 32 Prozent zu 2004 soll die Abladetiefe bald von zwei auf 2,20 Meter erhöht werden.

Jetzt muss es wieder wärmere Kleidung sein

Kürzere Tage, Regen, Wind und tiefere Temperaturen stellen nicht nur eine besondere Herausforderung für Maschinen und Fahrzeuge dar, sondern auch für das Immunsystem des Menschen. So wie wir an Bord oder beim Auto einige Vorkehrungen treffen sollten, sollten wir auch unserem Körper die Möglichkeit geben, sich darauf einzustellen und an die richtige Kleidung denken.

Richtige Kleidung beginnt in Herbst und Winter bei der richtigen Unterkleidung. Arbeiten an Bord bedeutet häufig ein Wechsel zwischen Aufenthalt in warmen Räumen wie dem Steuerhaus oder der Wohnung und Arbeiten unter körperlicher Belastung im Freien, bei Wind und gelegentlich bei Feuchtigkeit. Hier ist Unterwäsche aus modernen Funktionsfasern sinnvoll. Sie verhindert, dass man sich bei körperlicher Anstrengung, bei der man leicht ins Schwitzen gerät feucht anfühlt. Die modernen Funktionsfasern leiten stattdessen die Feuchtigkeit nach außen ab. Man fühlt sich nicht feucht und gerät damit weniger in Gefahr, sich zu erkälten.

Ein weiterer Tipp für die Kleidung ist das sogenannte Zwiebelprinzip. Mehrere Kleidungsschichten

übereinander ermöglichen es, sich passend zu der Arbeitssituation anzuziehen und auf die verschiedenen Temperaturen zu reagieren. Auch hier sind Funktionsfasern hilfreich, weil so der Schweiß entweichen kann und gleichzeitig Feuchtigkeit von außen draußen bleibt. Eine Kopfbedeckung ist bei

frischen Luft. Der Aufenthalt im Freien härtet ab und hilft gegen trübe Stimmungen, die bei manchen Menschen in der dunkleren Jahreszeit häufiger auftreten.

Die Wohnung sollte temperiert, aber nicht überhitzt sein. Regelmäßiger Luftaustausch ist hier auch im Winter sinnvoll. Dazu eignet sich das sogenannte Stoßlüften, bei dem bei geöffneten Fenstern die verbrauchte Luft in den Wohnräumen in kurzer Zeit ausgetauscht wird. Ständiges Lüften bei gekipptem Fenster ist dagegen nicht zu empfehlen. Dauerlüften kann zu Zugerscheinungen führen, außerdem verbraucht es sehr viel Heizenergie.

Und zuletzt noch ein Wort zur Grippe. Nicht jeder Infekt im Winter ist eine Grippe. Die echte Grippe oder Influenza ist aber eine ernst zu nehmende Erkrankung. Gegen die Influenza gibt es die Möglichkeit, sich impfen zu lassen. Empfohlen wird die Impfung älteren Menschen, Menschen mit bestimmten Vorerkrankungen, aber auch Personen, die sehr viel Umgang mit anderen Menschen haben. Aber auch alle Nicht-Risikogruppen profitieren davon. Fragen Sie Ihren Betriebsarzt. Er berät Sie gern und führt die Impfung meist auch durch.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



winterlichen Temperaturen sinnvoll, weil über den Kopf sehr viel Wärme abgegeben wird.

Wer warm und zweckmäßig gekleidet ist, hat schon viel für seine Gesundheit getan. Weitere wichtige Beiträge sind eine ausgewogene und vitaminreiche Ernährung mit Obst und Gemüse, gern auch als Säfte, sowie Bewegung an der

Normen auf CD erhältlich

Im Europäischen Normengremium CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ werden für ganz Europa geltende Normen für Binnenschiffe, deren Ausrüstung und Einrichtung sowie für die Schnittstelle Binnenschiff – Land erarbeitet. Diese bislang 35 Normen sind nunmehr erstmalig auf CD-ROM erschienen. Unter dem Titel „DIN-Taschenbuch 382 – Binnenschifffahrt – Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ ist sie zu erhalten beim Beuth-Verlag (www.beuth.de oder Tel. 030-26010). Als Einzelplatzversion ist sie erhältlich für 94,00 €.

Reederei Riedel besteht seit 35 Jahren

Am 15. Juli hat die Reederei Riedel in Berlin ihr 35-jähriges Jubiläum gefeiert. Am 15. Juli 1971 übernahm Heinz Riedel die Geschäfte der Reederei Erich Fröhlich und gründete die Reederei Riedel. Seitdem hat das Unternehmen seinen Stammsitz am Planufer 78 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. In den 70er- und 80er-Jahren übernahm die Reederei Riedel mehrere alte Schifffahrtbetriebe im innerstädtischen Bereich und wuchs zur zweitgrößten Fahrgastreederei Berlins heran.

In den ersten 20 Jahren wurden vorwiegend Tagestouren aus der Innenstadt in die Ausflugsgebiete nach Wannsee und Tegel angeboten. Erst Mitte der 80er-Jahre wurde damit begonnen, Fahrten durch die Innenstadt über Spree und Landwehrkanal mit entsprechender Stadterklärung anzubieten. Heute gehören die so genannten „Brückenfahrten“ zu den beliebtesten und informativsten Schiffsfahrten Berlins.

Leichter geht's mit Sicherheits-Checks

BG hilft bei der Gefährdungsbeurteilung

Ob Sie die Artikel auf Seite 3 dieser Ausgabe des Fahrensmanns lesen oder andere Beiträge zum Arbeitsschutz, ob Sie eine Auflage des Amtes für Arbeitsschutz oder des Technischen Aufsichtsdienstes Ihrer Berufsgenossenschaft bekommen, ob Ihr Mineralölverlader Ihnen Auflagen erteilt oder an vielen anderen Stellen: Immer wieder findet sich für den Unternehmer der Hinweis, dass er vor Beginn einer Tätigkeit oder bevor er seine Mitarbeiter bestimmte Arbeiten ausführen lässt, den Umfang der möglichen Gefährdungen ermitteln muss. Dazu dient die Gefährdungsermittlung und die daran anschließende Gefährdungsbeurteilung.

Gefährdungs- ermittlung

Doch wie macht man das? Hilfestellung für Partikuliere und andere Kleinunternehmen bieten die Sicherheits-Checks der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft/BGF.

Mithilfe dieser Sicherheits-Checks kann auch der in solchen Sachen ungeübte Unternehmer systematisch seinen Betrieb auf alle möglichen Gefahren durchleuchten. Bearbeitet werden: mechanische und elektrische Gefahren, Sturz- und Stolpergefahren, Gefahren beim Umgang mit Gefahrstoffen,

Brand- und physikalische Gefahren. Neben diesen werden auch so schwierige Punkte wie die Gefährdung aufgrund mangelnder Ergonomie oder physischer Belastungen umfassend und trotzdem leicht verständlich bearbeitet.

Der fertig ausgefüllte Sicherheits-Check zeigt dem Unternehmer mögliche Schwach-

Sicherheits- Checks

stellen in seinem Betrieb auf. Er dient damit als Grundlage für die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung und somit auch als Nachweis gegenüber den Aufsichtsbehörden.

Die Sicherheits-Checks gibt es u.a. für Güterschiffe, Tankschiffe, Fahrgastschiffe oder Gastronomiebetriebe auf Fahrgastschiffen.

Sie können in Papierform angefordert werden: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Referat Binnenschifffahrt Düsseldorf Straße 193 47053 Duisburg Telefon (02 03) 29 52-112 oder über die Homepage der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen heruntergeladen werden (www.bgf.de, dann „Regelwerke“, dann „Nr. 16-Schriften für die Binnenschifffahrt“).

