

Der Fahrensmann

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

Wo uns der Schuh drückt

Im Notfall dürfen Binnenschiffer nicht eingesperrt sein

Ein Öltanker wird von Terroristen als schippernde „Bombe“ missbraucht, eine gesprengte Autofähre legt die Zufahrt zu einem Hafen und damit den Handel für Tage lahm, Geiselnnehmer bedrohen mehr als 2.000 Menschenleben auf einem Kreuzfahrtschiff – Horrorszene, die sich niemand ausmalen mag. Schiffe können zum Waffentransport benutzt oder selbst als „Waffe“ missbraucht werden.

Es sind viele Möglichkeiten denkbar, den internationalen Schiffsverkehr für terroristische Zwecke zu missbrauchen – welche Konsequenzen hat dies für Binnenschiffer?

Die strenge Vorschrift zum Schutz von Schiffen und Hafenanlagen vor Missbrauch und terroristischen Anschlägen, der International Ship and Port Facility Security – Code (ISPS-Code) sieht für Seeschiffe und Hafeneinrichtungen mit internationalem Verkehr die Durchführung von Sicherheitsanalysen, die Erarbeitung von Gefahrenabwehrplänen, die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten sowie die Durchführung von Schulungen, Übungen und Überprüfungen unter staatlicher Aufsicht vor.

Das Hafensicherheitsgesetz besichert den Betreibern von betroffenen Hafenanlagen inklusive der Werften viele Aufgaben und immense Kosten: für die Erstellung von Sicherheitsplänen, die Beauftragung zur Gefahrenabwehr, die Zugangskontrollen zum Betrieb, zu Lagerplätzen und Schiffen (Schranken, Tore, Schließanlagen, Drehkreuze, elektronische Ausweise), die Sicherung der Anlage, besonders der gefährdeten Bereiche (Zäune, Videokameras, Lichtschranken, Wachpersonal, externe

Sicherheitsdienste und dergleichen), die Schulung der Mitarbeiter sowie die Durchführung von Übungen und internen Prüfungen.

Alle diese Maßnahmen sollen dazu dienen, den Schutz vor terroristischen Angriffen auf Seeschiffahrt und Häfen zu verbessern und insbesondere das Einschmuggeln von Attentätern und Waffensubstrat zu verhindern. Alles gut und schön, nur wer fragt was ein Binnenschiffer, der nicht über die personellen Möglichkeiten eines Seeschiffes verfügt, im Notfall tun kann?

Bei Häfen, die nicht über einen 24-Stunden-Betrieb verfügen, könnte dies zu einem ernsthaften Problem werden, da die Besatzung des Binnenschiffes im wahrsten Sinne des Wortes „eingesperrt“ wird und so Hindernisse für eintreffende Rettungskräfte zu überwinden sind. Bei medizinischen Notfällen zählt nach wie vor jede Sekunde ...

Hier gilt es dann abzuwägen, welche Gefahr, wo und mit welcher Wahrscheinlichkeit gegeben ist und wie Maßnahmen darauf abzustimmen sind. Schließlich wäre es problematisch, wenn angesichts der „großen Bedrohung“ die notwendige „kleine Hilfestellung“ im Alltag nicht mehr möglich wäre.

Klimabedingungen auf Binnenschiffen

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen ist dabei, die Innenraumluft von Binnenschiffen mit und ohne Klimaanlage zu untersuchen.

Dazu werden Messungen von biologischen Arbeitsstoffen und Gefahrstoffen sowie von verschiedenen Klimaparametern vorgenommen.

Ziel ist die Klärung der Frage, ob es durch den Einsatz einer Klimaanlage zu einer Schadstoffbelastung der Schiffsbesatzungen kommen kann. Über die Ergebnisse werden wir berichten.

Schon jetzt einen herzlichen Dank an die Reedereien, die die Messungen tatkräftig unterstützen haben.

BGF bittet um die Lohnnachweise 2006

In diesen Wochen verspricht die BGF an ihre Mitgliedsbetriebe den Erfassungsbogen zur Meldung der in 2006 gezahlten Arbeitsentgelte. Sie benötigt diese Angaben zur Abrechnung der Beiträge im kommenden Frühjahr. Bitte senden Sie die Unterlagen deshalb bis spätestens 12. Februar 2007 zurück. Eine ausführliche Anleitung erleichtert Ihnen das Ausfüllen.

Die Rücksendung können Sie per Post vornehmen oder den Internet-Service der BGF, BGF direkt, nutzen. Dazu erhalten alle Betriebe zusammen mit den Lohnnachweisunterlagen ein Passwort. Wer den Service bereits im letzten Jahr genutzt hat, kann auch sein altes Passwort weiternutzen. BGF direkt erreichen Sie ganz einfach: Sie gehen ins Internet auf die Internetseite der BGF: www.bgf.de.

Auch auf dem Postweg

Auf der Startseite rechts oben finden Sie den Schriftzug BGF direkt. Klicken Sie diesen an und Sie gelangen auf eine Anmeldemaske. Ein Klick auf „Lohnnachweis“ und Sie sind in der richtigen Startseite. Anschließend führt Sie das Programm durch alle Eingabefelder des Lohnnachweises. Aber natürlich können Sie auch weiterhin Ihre Unterlagen per Post schicken.

Den Lohnnachweisunterlagen beigefügt ist außerdem ein Erfassungsbogen für die im Unternehmen eingesetzten Wasserfahrzeuge. Die Angaben darauf benötigt die BGF für die Optimierung ihrer Beratung in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Schicken Sie diesen „Betriebsmittelfragebogen“ per Post an die BGF, Referat Binnenschiffahrt, in 47023 Duisburg.

Aus dem Inhalt:

- Sicherer Landgang
- Unterweisung beim Container-Umschlag
- Unterausschuss Binnenschiffahrt
- Erste Hilfe



FGS „Warsteiner Admiral“ vor der Kulisse von Leer.

Gesegnete Weihnachten und alles Gute für 2007

Adventszeit – Straßen und Plätze sind geschmückt mit Tannen und Lichtern. Auch an Bord ziehen die Lichter der Adventskränze und bunt geschmückte Tannenbäume die Blicke der Menschen auf sich. Und manches Schiff erstrahlt sogar ganz im Schein einer Lichterkette und erinnert uns daran, dass wir bald Weihnachten feiern.

Der Fahrensmann und die BGF wünschen allen Fahrenleuten frohe und gesegnete Weihnachten und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Die BGF sucht den sicheren Landgang Fahrenleute erhalten Prämie für gute Vorschläge

Hier mein Schiff und da das Land – und dazwischen? Im besten Fall ein Landsteg nach DIN, wie er Ausrüstungspflicht auf allen europäischen Binnenschiffen ist – vier bis acht Meter lang, mit Geländer, rutschsicher und – schwer. Und bei zwei Personen Mindestbesatzung nur schwer auszubringen. Dies und vielmehr noch die unterschiedlichen und oft ungeeigneten Uferformen verhindern, dass dieser sichere Landgang ausgelegt wird. Stattdessen werden oft fragwürdige Konstruktionen verwendet – die einfache Planke ist noch das am wenigsten schlechte Beispiel von allen schlechten Verfahren.

Der Technische Aufsichtsdienst und der Unterausschuss Binnenschiffahrt der Berufsgenossenschaft haben sich seit Jahren um innovative Lösungen bemüht. Eine Konstruktion sollte gefunden werden, die sicheren unbeschweren Landgang von allen Binnenschiffen bei allen Ufer-

formen zu allen Tages- und Jahreszeiten ermöglicht. Ähnliche Einrichtungen kennt man aus der Sportschiffahrt. Aber diese können für die gewerbliche Binnenschiffahrt nicht einfach „vergrößert“ werden, und auch die Fallreeps aus der Seeschiffahrt treffen auf ganz andere, wesentlich bessere Voraussetzungen (immer feste Kaimauern, keine Schrägfußer usw.).

Die BGF geht nun einen neuen Weg und lobt einen Ideenwettbewerb aus, um geeignete Lösungen zu finden. Von vielen Fahrenleuten ist bekannt, dass sie für ihr jeweiliges Schiff eine mehr oder weniger praktikable Lösung oder Teillösung gefunden haben. Wenn es gelänge, hieraus eine Gesamtlösung zu entwickeln, wäre allen geholfen.

Deshalb unser Aufruf: Was haben Sie sich für Ihr Schiff einfallen lassen, welche Möglichkeiten können Sie sich vorstellen, was haben Sie an verwertbaren Beispielen schon

einmal gesehen? Schicken Sie uns Ihre Ideen ein, als Bild, als Skizze, als Beschreibung. Die besten werden hier im Fahrensmann veröffentlicht und mit Prämien belohnt. Die BGF setzt dafür 500,-, 300,- und 200,- Euro aus.

Ist eine Lösung dabei, die so herausragend und konkret ist, dass sie als vorbildliche Lösung umgesetzt werden kann, dann ist dafür ein Hauptpreis von bis zu 2.000,- Euro vorgesehen. Voraussetzung ist, dass Sie mit einer Veröffentlichung und Weiternutzung einverstanden sind.

Schicken Sie Ihre Idee, Ihre Zeichnung, Ihr Foto an die BGF, Referat Binnenschiffahrt, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg oder fahrensmann@bgf.de. Ihre Idee sollte bis Ende März 2007 bei uns eingegangen sein. Wir sind gespannt.

Und jetzt: Mutig voran, nachgedacht und losgeschickt – und vielleicht gehört eine der Prämien bald schon Ihnen!



Die Leitung der Sitzung lag bei Wolfgang Manneck (li.), rechts Heinrich Frey.

Vertreterversammlung der BGF tagte in Hamburg

Auf der Tagesordnung: Haushalt und Reform der Unfallversicherung

Am 17. November 2006 trafen sich die Mitglieder der Selbstverwaltung zur Herbstsitzung der Vertreterversammlung in Hamburg. Zu Beginn der Sitzung wurden die Sitzungsteilnehmer zunächst über die aktuelle Entwicklung in Gesetzgebung und Verwaltung und im Bereich der Präventionsarbeit des Technischen Aufsichtsdienstes informiert.

Breiten Raum nahmen anschließend Informationen

zum Haushalt der BGF ein. Die Sitzungsteilnehmer berieten über die Jahresrechnung 2005 und informierten sich über die Abwicklung des Haushaltes 2006. Im Anschluss stellte die Vertreterversammlung den von den Finanzausschüssen beratenen und vom Vorstand aufgestellten Haushaltsplan für 2007 fest.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurden die Teilnehmer der Vertreterversammlung

über den aktuellen Stand der Organisationsreform der gesetzlichen Unfallversicherung informiert. Nach einem von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe entwickelten Eckpunktepapier soll die Zahl der gewerblichen Berufsgenossenschaften deutlich reduziert werden. Das Thema wurde im Zusammenhang mit dem derzeitigen Stand der Fusionsverhandlungen der BGF lebhaft diskutiert. Die Sitzungsteilnehmer

stimmten darin überein, dass sie großen Wert auf die Branchenorientierung ihrer BG legen. Sie erteilten den Auftrag, im Rahmen des bestehenden Vertrages mit der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft Fusionsverhandlungen mit der BG BAHNEN und der See-Berufsgenossenschaft aufzunehmen, um auf eine an Verkehr und Logistik orientierten Branchenlösung hinzuwirken.

Hallo
Fahrensleute!

**Erste-Hilfe-Kenntnisse an
Bord wichtiger als an Land**

Jedes Jahr werden ca. 500 – 600 Binnenschiffer in der Ersten-Hilfe geschult. Bei ca. 6.000 bis 7.000 Versicherten an Bord zwar eine recht bemerkenswerte Zahl, die zeigt, wie wichtig die Ausbildung gerade für diese Arbeitsplätze ist.

Nehmen wir mal an, es hat einen Unfall mit Verletzten gegeben. In einer Großstadt sind Sanitäter und Notarzt nach Aussage der Rettungsdienste nach 10 bis 15 Minuten am Unfallort. Längere Anfahrtswege oder mangelnde Ortskenntnisse führen außerhalb der Stadt dazu, dass die Zeit bis zum Eintreffen der Kräfte länger dauert. 30 Minuten sind da oft keine Seltenheit.

Doch wie verhält es sich bei Unfällen auf Schiffen, die auf Flüssen oder Seen unterwegs sind? Hier können die Wartezeiten extrem lang werden. Ich weiß von einem Fall, da dauerte es fast eine Stunde, bis der Notarzt eintraf. Wie kann das nur passieren, werdet ihr euch jetzt fragen. Doch die Antwort ist ganz einfach. Es kann schon einige Zeit in Anspruch nehmen, einen geeigneten Anlegeplatz zu finden, an den ein Rettungsfahrzeug heranfahren kann. Ein Irrglaube ist auch, dass immer gleich der Rettungshubschrauber geschickt

wird, der im Übrigen auch einen geeigneten Landeplatz benötigt.

Hat das Schiff erstmal festgemacht, müssen die Rettungskräfte auch den Weg dorthin finden, denn es gibt am Ufer nicht immer gute Zu-



fahrtswege, die auf der Karte oder mit Navigationssystem zu finden sind. Die Ortsangabe links- bzw. rechtsrheinisch ist im Übrigen auch nicht jedem geläufig. Und was, wenn das Schiff vor Anker liegen muss? Alles in allem geht hier wertvolle Zeit verloren, Zeit, die der oder die Helfer an Bord überbrücken müssen.

Ohne gute Erste-Hilfe-Kenntnisse derer, die an Bord sind, hat das Opfer bei schweren, lebensbedrohlichen Verletzungen nicht die besten Karten, heil aus der Sache herauszukommen. Deshalb ist es an solchen Arbeitsplätzen

besonders wichtig, dass man im Notfall helfen kann.

Dennoch gibt es noch immer Vorbehalte. Bei vielen höre ich immer dieselben Gründe. „Es wird uns schon nicht treffen“ oder „Ich kann so was nicht“. Wie sich sehr oft herausstellt, sind diejenigen, die von sich glauben, diesem Stress nicht gewachsen zu sein, diejenigen, die standhaft bleiben und helfen. Und ob es einen trifft oder nicht, kann keiner vorhersehen.

Und so kompliziert ist Erste-Hilfe auch nicht. Im Gegenteil, Jahr für Jahr werden die Vorgaben überprüft und Anleitungen erarbeitet, welche die ersten Handgriffe vor Ort vereinfachen sollen. Doch um im Notfall kompetent helfen zu können, benötigt es eine regelmäßige fachgerechte Ausbildung. Wenn ich mir überlege, wie viele Tage bzw. Wochen man im Jahr vor dem Fernsehgerät oder im Internet zubringt, sind 16 Schulstunden alle drei oder acht Schulstunden alle zwei Jahre nicht zu viel, um später in der Lage zu sein, Leben zu retten. Oder etwa doch?

Birgitte



Das neue Fahrgastschiff „Birgit Ehlers“ verrichtet seinen Dienst im Hamburger Hafen.

**„Birgit Ehlers“ bietet
84 Fahrgästen Platz
Neues Fahrgastschiff mit offener Plicht**

Die Reederei „Barkassen-Centrale Überseebrücke Günter Ehlers“ hat im Sommer dieses Jahres einen Neubau von der Hamburger Werft Feltz-Boote/Hamburg-Finkenwerder, übernommen. Das ausschließlich für den Hamburger Hafen konzipierte Fahrgastschiff „Birgit Ehlers“ fasst maximal 84 Fahrgäste (66 innen, 18 außen).

Mit seinen Abmessungen Länge ü. a. von 16,64 m, Breite von 4,33/4,66 m und einem Tiefgang von 1,00 m erfüllt das Schiff die in den Schiffssicherheitsvorschriften genannten Anforderungen an

bei 2.500 UpM und einem ZF-Wendegetriebe, Typ ZF 450 auf einem Festpropeller. Bei der Probefahrt wurde eine Geschwindigkeit von 16 km/h erreicht.

Ausgestattet mit der Bugstrahlanlage – Fabrikat Rhein-Ström, Motorleistung 6,1 kW und einer Schubleistung von 630 N – verfügt das Fahrzeug über eine ausgezeichnete Manövrierfähigkeit. Es ist damit besonders geeignet, um in alle „Ecken“ des Hamburger Hafens zu gelangen. Die gesamte Heizungs-, Sanitär- und Elektro-Installation wurde von

der Fa. Engels & Kieth/Halsbenek erstellt.

Zur Ausstattung der „Birgit Ehlers“ gehören eine flexible Bestuhlung, zwei Sanitärräume, eine zentrale Heizungsanlage sowie ein aufstellbares

**Mit einer
Bugstrahlanlage**

die Intakt- und Leckstabilität. Der Antrieb erfolgt über einen 6 Zylinder/4-Takt IVECO-aifo-Marine-Diesel, Typ 8065 M 12 mit einer Leistung von 85 kW

**Flexibler
Innenraum**

Sonnendeck (Persenning). Der Fahrgastraum besitzt keine festen Einbauten und kann somit je nach Anlass flexibel eingerichtet werden.

**Schleusen Meppen und
Varloh modernisiert**

Neue Steuerung, Anfahr- und Stoßschutz, Luftsprudler

Zurzeit laufen an verschiedenen Stellen der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals Bauarbeiten an den Schleusen, Häfen werden gebaut und eine neue Hubbrücke. „Der Fahrensmann“ hat sich dort umgesehen und berichtet hier über die Baustellen an den Schleusen Meppen und Varloh.



Vorbereitende Arbeiten für den Einbau der neuen Störkörper.

Die unter Denkmalschutz stehende große Schleuse Meppen wird seit etwa zwei Jahren komplett saniert. Neben neuen Hubtoren, die kürzlich eingebaut wurden, wurden auch die unter Denkmalschutz stehenden Schlu-sentürme erneuert und wieder mit einer Fassade versehen, die der historischen aus Sandstein entspricht. Die Schleuse wird zukünftig von einer Zentrale, in der mehrere Schleusen gleichzeitig bedient werden können, gesteuert. Weiter wurde das Hubtor durch einen Anfahr- oder Stoßschutz gesichert. Die Tore werden, falls erforderlich, im Winter durch sogenannte Luftsprudelanlagen eisfrei gehalten.

Ebenfalls wurden die Poller in der Schleusen-kammer saniert. Die Nischenpoller sind jetzt für eine Belastung von 200 kN statt bisher 30 kN ausgelegt. Somit ist zukünftig ein sicheres Liegen auch der Großmotorschiffe bis 110 m

Länge in der Schleuse möglich.

Eine Neuerung hat die Schleuse Meppen auch für die Sportschiffahrt bekommen: Zukünftig ist es möglich, durch eine spezielle Ansteuerung der Wasserläufe die Schlu-sung für Sportboote langsamer und damit sicherer durchzuführen.

Erste Probeschleusungen sind – abhängig vom Wetter – für Ende Dezember/Anfang Januar geplant. Die Bauarbeiten könnten dann im März beendet sein.

An der Schleuse Varloh sind ebenfalls die Handwerker tätig. Auch hier wird die Bedienung auf Fernbedienung umgestellt. Das Untertor wird zukünftig ebenfalls durch ei-

nen Stoßschutz gesichert, und die Poller auf der Betriebs-ebene der Schleuse rücken näher an die Schleusen-kammer heran. Die anderen Poller in der Kammer wurden in die Sanierung mit einbezogen. Hierdurch wird das Fest-machen der Schiffe in der Schleuse wieder sichergestellt.

Um den Wasserlauf insbesondere bei der Schlu-sung in der Bergfahrt zu verbessern, werden die bisherigen Stör-körper entfernt und durch optimierte Störkörper ersetzt. Hierdurch soll bei der Schlu-sung das Wasser gleichmäßiger einfließen und damit die Schiffe in der Schleuse ruhiger liegen können, was die Sicherheit für Schiff und Besatzung erhöhen wird.

**St. Adelheid fährt auch
bei Niedrigwasser**

Neue Siegfähre hat nur 25 Zentimeter Tiefgang

Auch bei Niedrigwasser ist die neue Gierseilfähre St. Adelheid auf der Sieg ein-satzfähig. August 2005 wurde sie in Betrieb genommen. Sie fährt seitdem an der Gast-stätte Siegfähre zwischen den Uferstationen Bergheim und Geislar nahe der Rheinmündung.

Die neue Fähre ist vollständig aus Aluminium gearbeitet und misst zwölf Meter in der Länge bei einer Breite von 2,40 Metern.

Das Fahrzeug ist mit einem luftdichten Doppelboden ausgestattet. Auch bei voller Beladung, also mit 20 Personen und zwölf Fahrrädern, erreicht die Fähre einen Tiefgang von nur 25 Zentimetern. Das ermöglicht einen Betrieb auch bei Niedrigwasser. Die Arbeit an Bord bringt für den Fäh-rmann Matthias Mertens Er-



Nur einen minimalen Tiefgang weist die neue Siegfähre auf.

leichterungen im Vergleich zur früheren Fähre. Die St. Adelheid wurde mit einer neuartigen Konstruktion eingerichtet. Dabei lässt sich der Befestigungspunkt des Gierseils an der Ponte während der Fahrt

von der Backbord- zur Steuerbordseite hin verstellen. Das war früher auf der alten Fähre Sieglinde komplizierter. Dieses Fährboot konnte jetzt nach 55 Jahren in den Ruhestand treten.

Zentrale Schleusensteuerung auf dem Rhein-Herne-Kanal

Von der Modernisierung und Zusammenlegung der Steuerungsanlagen von Schleusen ist auch der Rhein-Herne-Kanal erfasst worden. Zentral werden in naher Zukunft die Ruhrschleuse Duis-

burg, die Schleuse Raffelberg in Mülheim und die Schleuse Meiderich in Duisburg von Bediensteten im Schleusenhaus der Schleuse Meiderich bedient und gesteuert. Über ein circa 8 Meter breites Pult mit

mehreren Monitoren hat der Schleusenwärter über strategisch angeordnete Kameras einen Überblick über die ortsfernen Steuerungsanlagen.

Die Abgabenstelle auf der Ruhrschleuse Duisburg wird

dann aufgelöst. Zukünftig übernimmt die Schleuse Meiderich die Bearbeitung der Schleusenabgaben mit.

Extra dafür sind eine Steganlage und Festmach-Dalben auf der Ruhr in Höhe der

Schleuse Meiderich errichtet worden. Die Schiffsführer müssen dann mit ihrem Fahrzeug dort anlegen und auf dem angelegten Pfad zum Schleusenbüro laufen. Wegen der Reparatur an der Ruhr-

schleuse Duisburg liegen noch keine Erfahrungswerte über das Funktionieren dieser Abwicklung vor. Auch die Abfertigung von Gefahrgutschiffen ist noch nicht abschließend geklärt.

● **Unternehmerpflicht zur Unterweisung**

● **Sicheres Verhalten**

● **Unterweisen lernen**

Erklären, wie es geht

Arbeitnehmer stellen im Unternehmen ihre Arbeitskraft zum eigenen Verdienst und zum Wohl des Unternehmens zur Verfügung. Je besser die Arbeitnehmer über die Arbeitszusammenhänge und Tätigkeiten informiert sind, umso besser wird das Ergebnis sein. In vielen Berufen müssen mehr oder weniger gefährliche Arbeiten ausgeführt werden, vom Umgang mit Gefahrstoffen über die Bedienung von Maschinen bis hin zum Steuern des Binnenschiffes – denn auch dies kann für den Schiffer selber oder für Dritte zur gefahrgeneigten Tätigkeit

Für neue Mitarbeiter

werden. Wichtig ist dann, dass der Arbeitnehmer umfassend über seine Tätigkeit informiert wird, dass er in allen Arbeitsabläufen und insbesondere in den Gefährdungen unterwiesen wird.

Wer muss unterwiesen werden und wann? Unterweisungen sind wichtig, wenn neue Mitarbeiter eine Tätigkeit beginnen oder bereits vorhandene Mitarbeiter mit neuen Arbeitsvorgängen beschäftigt werden. Sie sind also notwendig bei Arbeitsbeginn neuer Mitarbeiter, bei Inbetriebnah-

me neuer Maschinen und Anlagen, bei der Ausführung neuer bzw. seltener Arbeitsvorgänge. Weiter müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit neuen Werkzeugen bzw. Hilfsmitteln, im richtigen Umgang mit persönlicher Schutzausrüstung und Rettungseinrichtungen sowie im richtigen Umgang mit Gefahrstoffen unterwiesen werden.

Ein besonderer Grund für Unterweisungen sind Störungen im Betriebsablauf oder ungewollte Zwischenfälle. Nach einem Unfall bzw. Beinaheunfall sollte der Unfall nicht nur untersucht, sondern die Mitarbeiter auch über das Ergebnis informiert und über die richtigen Arbeitsausführungen unterwiesen werden. Dies ist vor allem dann wichtig, wenn der Unfall nicht auf technische Gründe, sondern auf menschliches Verhalten zurückzuführen ist.

Nur einmal zu unterweisen reicht nicht. Wiederholen Sie die Unterweisungen in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich und bei Änderung der Arbeitsabläufe. Dokumentieren Sie die durchgeführten Unterweisungen und lassen Sie die Mitarbeiter, die unterwiesen wurden, gegenzeichnen.

Was bedeutet unterweisen? Das Ziel einer Unterweisung ist es, dass der Mitarbeiter da-

nach über das notwendige Wissen verfügt, wie man sich sicher verhält. Er soll die an seinem Arbeitsplatz auftretenden Gefahren erkennen, richtig einschätzen und bei eventuell auftretenden Störungen angemessen und sicher reagieren. Oft sind dabei praktische Übungen sinnvoll, denn Unterweisen, das ist mehr als die Weitergabe von Vorschriften.

Kann jeder unterweisen? Prinzipiell ja. Viele unterlassen aber die notwendigen Unterweisungen, weil sie keine Erfahrungen oder pädagogische Vorkenntnisse haben.

Schwerpunkte setzen

Dies sollte allerdings kein Grund sein, auf Unterweisungen zu verzichten. Richtig unterweisen – das kann man lernen. Wie schaffe ich es, bei einer Unterweisung die Themen so zu vermitteln, dass sie beim Zuhörer ankommen? Wo setze ich meinen Schwerpunkt, was ist überflüssig? Wie lange darf eine Unterweisung maximal und wie lange muss sie mindestens dauern? Nur einige Fragen, die wir in unserem Seminar „Kompetent Unterweisen“ zusammen mit den Teilnehmern bearbeiten und



Optimal ist die Unterweisung an Ort und Stelle.

lösen. Das nächste Seminar findet vom 6. bis 8. März 2007 in Bad Hersfeld statt.

Anmeldungen bei R. Werk: Telefon (0203) 2952-112, Fax (0203) 2952-135 oder E-Mail: rwerk@bgf.de.

Hilfestellung bietet auch die Broschüre „Richtig unterwei-

sen“ der BGF. Sie informiert nicht nur darüber „wie sage ich es meinen Mitarbeitern“, sondern auch „was sage ich“. Zu den wichtigsten Themen im Betrieb gibt es Unterweisungskarten, so auch zu den Themen „Rettungsweste“ und „Containerumschlag“. Und zu

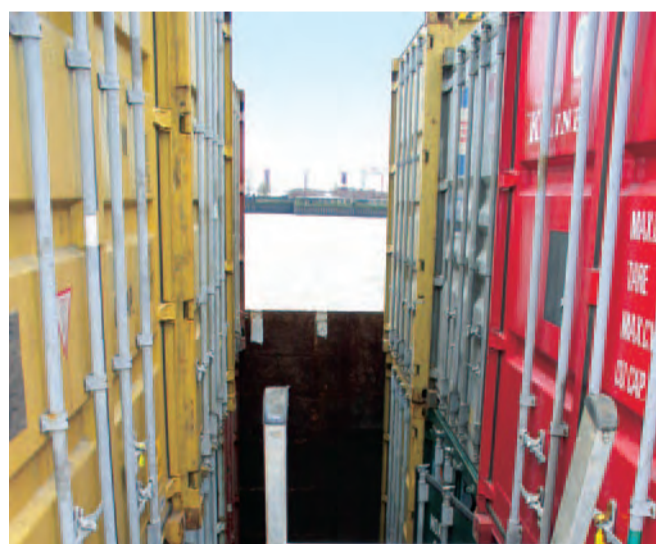
vielen anderen Themen finden sich im Internet auch zusätzliche Informationen unter: www.bgf.de.

Gerne hilft auch Ihr zuständiger Technischer Aufsichtsbeamter mit Informationen zur Unterweisung – auch kurzfristig.

So wird Gefährdung verhindert Neuer Sicherheits-Check für Binnenschiffe beim Container-Umschlag

Staatliche Vorschriften (§ 5 Arbeitsschutzgesetz) und Unfallverhütungsvorschriften (§ 3 UVV „Grundsätze der Prävention“) verlangen vom Arbeitgeber, dass er eine Ermittlung der Gefährdungssituation an den Arbeitsplätzen in seinem Unternehmen durchführt (Gefährdungsermittlung) und daraus Maßnahmen zur Beseitigung oder Reduzierung dieser Gefährdungen ableitet (Gefährdungsanalyse). Das gilt für alle Tätigkeiten auf allen Arbeitsplätzen. Schon vor Jahren hat der Technische Aufsichtsdienst der damaligen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft den Mitgliedsunternehmen hierbei Hilfestellung in Form der „Sicherheits-Checks“ zur Verfügung gestellt. Diese im Binnenschiffahrtsgewerbe gerne benutzten Broschüren strukturieren die Arbeit und bilden quasi einen Leitfaden zur Erarbeitung der Gefährdungsanalyse.

Die Sicherheits-Checks haben Zuwachs bekommen. Ab sofort ist der „Sicherheits-Check für Binnenschiffe (Container-Umschlag)“ verfügbar. Hintergrund ist der steigende Anteil an Containerschiffen auch auf den Binnenwasserstraßen. Die mit der Containerfahrt und insbesondere mit dem Umschlag verbundenen Gefahren haben in den letzten Jahren zu einer Zunahme der Unfälle geführt. Zur Unterstützung der Unternehmer bei ihren Bemühungen, den Umgang mit Containern sicherer zu machen, wurde nun der neue Sicherheits-Check entwickelt.



Der Container-Umschlag ist nicht ungefährlich.

Dieser Sicherheits-Check befasst sich mit den wesentlichen Gefährdungsfaktoren:

- mechanische Gefährdung z.B. Quetsch- und Scherstellen, bewegte Arbeitsmittel
 - Sturz und Absturz z.B. Sturz auf den Containerdächern, Absturz von dort, Sturz beim Umgang mit der Leiter
 - Arbeitsorganisation und Verhalten an Bord z.B. Verständigung an Bord und zwischen Besatzungsmitgliedern und der Landanlage, Verhalten in Nötfällen, Stress und Zeitdruck
- Weiterhin wurden drei Phasen „Vor dem Umschlag“, „Während des Umschlags“ und „Nach dem Umschlag“ betrachtet.

Zu all diesen Punkten werden Beispiele gegeben. Der Unternehmer kann schriftlich

festhalten, was bereits in Ordnung ist und wo noch Klärungs- und Änderungsbedarf besteht.

Abschließend erhält er einen Überblick darüber, was er in puncto Arbeitssicherheit beim Container-Umschlag beachten muss und gegebenenfalls eine Liste mit Punkten, die noch erledigt werden müssen. Wichtig: Das gewissenhafte Ausfüllen des Sicherheits-Checks ist schon der wesentliche Teil der von staatlichen Behörden geforderten Gefährdungsanalyse.

Eigentlich ist das Ausfüllen und Dokumentieren ein Kinderspiel. Wenn dennoch Hilfe gewünscht wird, stehen die Technischen Aufsichtsbeamten des Referates Binnenschiffahrt der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen gern zur Verfügung.

Umschlag von Containern Besondere Gefahren – besondere Maßnahmen

Jährlich wird ein zweistelliger Zuwachs an Transportleistungen in der Containerschiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen gemeldet. Entlang der Wasserstraßen entstehen immer größere Containerterminals und die Fahrzeuge im Containerverkehr wachsen in der Anzahl und in ihren Abmessungen. Die Wirtschaftlichkeit des Containerverkehrs wird im Wesentlichen von den Faktoren hohe Transportumlaufgeschwindigkeit und maximale TEU-Ladefähigkeit pro Fahrzeug bestimmt.

Mit diesen Faktoren unmittelbar verbunden sind spezifische Arbeits- und Gesundheitsrisiken in der Containerschiffahrt. Eine hohe Transportumlaufgeschwindigkeit bedeutet einen schnellstmöglichen Containerumschlag und maximale TEU-Ladefähigkeit bedeutet hohe Containerstapel im Laderaum – soweit es die Stabilität des Schiffes zulässt.

Dadurch ergeben sich spezielle Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Schiffsbesatzungen. Hierzu zählen vorrangig:

- Gefahren durch ab- und umstürzende sowie herabfallende Gegenstände (Containerstecker, Twist Locks)
- Quetsch- und Scherstellen durch Container beim Absetzen und Anheben
- Absturzgefahr vom Container sowie von Leitern und Verkehrswegen
- Gefahren durch Stress, Zeitdruck und Monotonie

- Glücklicherweise sehr selten: Gefahren durch abstürzende Container
- Diesen Gefahren muss mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden. Dazu ist die Information der Besatzungsmitglieder über die vorhandenen Gefährdungen zwingend erforderlich.

Zu diesem Zweck sind Gefährdungsbeurteilungen, Betriebsanweisungen und Unterweisungen als tätigkeitsbezogene Information über mögliche Unfallrisiken und Gesundheitsgefahren sowie über sicherheits- und gesundheitsgerechtes Verhalten erforderlich.

Die BGF bietet dazu unterstützend ein spezielles Paket aus

- Gefährdungsbeurteilung (Sicherheits-Check Container-Umschlag)
- Betriebsanweisung und
- Unterweisungskarte.

Grundlage aller Bemühungen um die Arbeitssicherheit ist die Gefährdungsbeurteilung. Ziel ist es, die besonderen Gefahren beim Containerumschlag (und natürlich auch während der Fahrt) zu ermitteln und zu bewerten, um danach Schutzmaßnahmen abzuleiten. Diese Arbeit wird wesentlich erleichtert durch den „Sicherheits-Check für Binnenschiffe (Containerumschlag)“, der als umfassende Grundlage der Gefährdungsermittlung dient. Lesen Sie dazu auch den nebenstehenden Bericht.

Der Sicherheits-Check befasst sich mit den wesentlichen Gefährdungen und gibt Hilfestellung für die Praxis.

Betriebsanweisung: Alles, was die Besatzungsmitglieder zur eigenen Sicherheit und zum eigenen Gesundheitsschutz (aber auch zur Sicherheit anderer) beachten müssen, ist in der Betriebsanweisung zusammengefasst. Klar gegliedert, können hier die einzelnen Punkte abgearbeitet werden.

Unterweisungskarte: Das Wissen muss dann an die Besatzungsmitglieder in Form einer Unterweisung weitergegeben werden. Damit der Unternehmer es dabei leichter hat, kann er sich an dem Inhalt der Unterweisungskarte orientieren.

Die Inhalte des Sicherheits-Checks, der Betriebsanweisung und der Unterweisungskarte sind praxisorientiert auf das Binnenschiffahrtsgewerbe abgestimmt. Alle Bestandteile sind erweiterbar und können auf den jeweiligen spezifischen Betrieb zugeschnitten werden.

Gefährdungen, die sich zusätzlich aus den Containerinhalten ergeben können wie z.B. bei ADNRLadungen, bedürfen zusätzlicher Maßnahmen.

Alle drei Hilfsmittel können Sie in Papierversion bestellen beim Referat Binnenschiffahrt, Tel. (0203) 2952-112, Fax (0203) 2952-135, E-Mail: rwerk@bgf.de oder beim Medienversand der BGF, der GSV GmbH, Ottenser Hauptstraße 54 in 22765 Hamburg. Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten bis zu drei Exemplare kostenfrei.

Beiboot als Fluchtweg scheidet aus Ausstattung von Landanlagen nach Forderungen des ADNR

Seit Einführung des umstrukturierten ADNR im Jahre 2003 wird im Teil 1 unter 1.4 Sicherheitspflichten der Beteiligten dem Empfänger, Verloader oder Befüller eines Binnenschiffes zur Auflage gemacht, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen.

Konnte nach altem ADNR gemäß Erläuterung zu Frage 4 der Prüfliste noch ein Beiboot als Alternative zu einem gesicherten Fluchtweg angesehen werden, scheidet dieses nach neuem ADNR Recht nunmehr aus. Stattdessen sind nun zwei gesicherte Landgänge notwendig.

Zwar lassen ältere Hafenverordnungen noch immer ein Beiboot als Alternative zum zweiten gesicherten Landgang zu, doch das Beiboot als Fluchtweg scheidet aus Sicherheitsgründen aus. Jeder Verantwortliche wird dies nach der Durchführung einer Gefährdungsanalyse, wie sie nach Arbeitsschutzgesetz und der Betriebssicherheitsverordnung gefordert wird, so sehen. Gefährdungen ergeben sich vor allem in Hinblick auf die heutzutage üblichen Seitenhöhen der Binnenschiffe, aber auch durch die spezifischen Bedingungen, die



Fluchtwege vor und hinter der Übergabestelle.

bei der Verladung von Gefahrgütern, insbesondere von brennbaren Ladegütern vorhanden sind.

Inzwischen hat sich erfreulicherweise so manches an den Umschlagsstellen getan, auch wenn aus Platzgründen bei überlangen Schiffen nicht immer beide Landgänge, wie vom ADNR gefordert, vom Vorschiff bzw. vom Achterschiff weg führen. Bei den heute üblichen unterschiedlichen Schiffslängen zwischen 80 m und bis zu 135 m werden die Betreiber der Landanlagen vor schier unlösbare Probleme gestellt. Mag die Forderung des ADNR im Kanalgebiet noch zu erfüllen sein, indem man den zweiten Fluchtweg auf Schienen längs der Ufermauer führt, so führt

dies am Rhein und seinen Nebenflüssen der unterschiedlichen Wasserstände wegen zu schier unmöglichen Konstruktionen.

Wichtig ist aber auf jeden Fall, dass mindestens eine Fluchtmöglichkeit vor der mit der Landanlage verbundenen Übergabestelle besteht und eine weitere vom in der Regel bewohnten Achterschiff aus.

Sechs Zonen zur Ermittlung der Explosionsgefahr Gase, Dämpfe und Stäube sorgfältig prüfen

Das Binnenschiff ist für die Beschäftigten ein Arbeitsmittel. Daraus ergibt sich die Anforderung aus der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), ein Explosionsschutzdokument zu erstellen.

Aus dem Explosionsschutzdokument muss hervorgehen, dass die Explosionsgefährdungen ermittelt und bewertet worden sind, dass angemessene Vorkehrungen getroffen worden sind, um Explosionsgefahren zu verhindern und welche Arbeitsbereiche auf dem Fahrzeug in welche Explosionszone eingeteilt wurden.

Die Zoneneinteilung richtet sich nach der Wahrscheinlichkeit des Auftretens explosionsfähiger Atmosphäre:

gen im Hinblick auf brennbare Stäube.

Im Sinne einer Gefährdungsbeurteilung sind die Tätigkeiten, sowie die vorherrschenden Arbeitsbedingungen des Arbeitsplatzes zu bewerten.

Für den Arbeitsplatz Binnenschiff ist zu ermitteln:

- in welchem Arbeitsbereich kann gegebenenfalls explosionsgefährliche Atmosphäre auftreten?
- für flüssige/gasförmige Gefahrstoffe sind die physikalischen Eigenschaften zu ermitteln
- wie untere/obere Explosionsgrenzen,
- Flammpunkt,
- Zündpunkt,

Die beste Lösung wäre es natürlich, den Gefahrstoff zu ersetzen (Substitution).

Eine andere Lösung ist die ständige Überwachung der Atmosphäre mit Hilfe von Gaswarngeräten oder aber andere Maßnahmen zur Verhinderung der Entstehung explosionsfähiger Atmosphäre wie z.B. das Ausschließen jeglicher Zündquellen.

Unterweisung

Mit den nunmehr vorhandenen Kenntnissen können die Bereiche des Schiffes in die Zone 0, Zone 1 oder Zone 2 eingeteilt werden. Im Falle von Stäuben in die Zone 20, Zone 21 bzw. Zone 22. Grundsätzlich sind explosionsgefährdete Bereiche mit dem Warnzeichen **W 21** gemäß BGV A 8 (Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz) zu kennzeichnen.

Aus den bisherigen Ergebnissen ergibt sich dann der Umfang der zu treffenden Maßnahmen, um Gefährdungen für Leib und Seele auszuschließen. Darüber hinaus hat der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer hinsichtlich der möglichen Explosionsgefahren und der nach dem Explosionsschutzdokument ausgewählten Schutzmaßnahmen zu unterweisen. Diese Unterweisungen sind in angemessenen Zeitabständen zu wiederholen, dies kann beispielsweise einmal jährlich geschehen. Nach erfolgter Unterweisung kann ein Abfragen des vermittelten Wissens sinnvoll sein.

Die Unterweisung hat durch eine entsprechend befähigte Person zu erfolgen. Datum, Inhalt und Teilnehmer der Unterweisungen sollten schriftlich dokumentiert werden.

- Dichte etc.
- bei Stäuben sind wichtige Eigenschaften
- Korngrößenverteilung,
- Dichte,
- Feuchtigkeit,
- Schwelppunkt.

Relevant ist weiter eine Information/Kennntnis über die gegebenenfalls örtlich entstehende Menge an explosionsfähiger Atmosphäre.

Hierbei sollten insbesondere Unterdecksbereiche eine besondere Beachtung finden, weil sich dort in Abhängigkeit ihrer Dichte, explosionsfähige Atmosphäre sammeln kann.

Mit den nunmehr vorhandenen Kenntnissen muss entschieden werden, wie die Bildung gefährlicher explosionsfähiger Atmosphäre verhindert oder zumindest eingeschränkt werden kann.

Explosionsgefahr	langzeitig oder häufig	gelegentlich	selten und kurzzeitig
durch Gase/Dämpfe	Zone 0	Zone 1	Zone 2
durch Stäube	Zone 20	Zone 21	Zone 22

Hierbei gilt:

Zone 0 ist ein Bereich, in dem gefährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen ständig, über längere Zeiträume oder häufig vorhanden ist.

Zone 1 ist ein Bereich, in dem sich bei Normalbetrieb gelegentlich eine gefährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen bilden kann.

Zone 2 ist ein Bereich, in dem bei Normalbetrieb eine gefährliche explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen oder Dämpfen normalerweise nicht oder aber nur kurzzeitig auftritt.

Für die **Zone 20, Zone 21** und die **Zone 22** gelten vorgenannte Explosionsgefährdungen

Gefährdungen auf der Spur

Unterstützung für Kleinbetriebe

Sie sind ein Kleinbetrieb mit wenigen Arbeitnehmern? Vielleicht nur ein oder zwei Mann an Bord? Auf jeden Fall weniger als zehn? Dann wird Sie dieses neue Angebot interessieren. Der Technische Aufsichtsdienst hat eine neue Broschüre erarbeitet, mit der er die Betriebe bei ihren Aufgaben zur Gefährdungsbeurteilung unterstützt. Worum geht es bei diesem in praktischem Taschenformat erstellten Werkzeug zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen (Gefährdungsbeurteilung)?

Der Erfolg eines jeden Unternehmens hängt entscheidend auch von der Leistungsfähigkeit seiner Mitarbeiter ab. Jeder gesundheitsbedingte Fehltag bringt Sand ins betriebliche Getriebe. Neben dem menschlichen Leid für den Betroffenen müssen im Betrieb vor allem organisatorische Probleme bewältigt werden, die zusätzlichen Zeitaufwand und Kosten bedeuten, bis alles wieder glatt läuft.

Eine gezielte und systematische Betrachtung der Arbeitsplätze schafft hier im Vorfeld Abhilfe. Die Ermittlung der Gefährdungen, die Bewertung der damit verbundenen Risiken sowie die Festlegung von Maßnahmen machen zwar zunächst Arbeit, können jedoch alle Beschäftigten nachhaltig vor Unfällen und Gesundheitsschäden schützen.

Die Verantwortung zur Durchführung der Gefährdungsbeurteilung liegt in jedem Fall beim Arbeitgeber. Hier setzt die neue Broschüre an und bietet Hilfestellung. Dabei werden die Beschäftigten mit einbezogen.

Es gibt Gefährdungen, die offensichtlich oder bekannt

sind, z.B. beim Umgang mit Leinen, Drähten und Winden oder beim Aufenthalt auf rutschigen Decks. Andere Gefährdungen sind nicht unbedingt sichtbar, etwa Gefährdungen bei Lade- und Löschvorgängen durch Gase, beim Aufenthalt im Maschinenraum durch Lärm sowie beim Umgang mit Gefahrstoffen in Form von Reinigungsmitteln bestehen. Aber wie ist der Umgang damit? Das Motto „bisher ist noch nichts passiert“ ist trügerisch. Auch wenn heute oder morgen noch nichts weh tut, stellt sich ein Gesundheitsschaden möglicherweise erst allmählich ein. Dies gilt zum Beispiel für den Aufenthalt in Lärmreichen sowie das Heben und Tragen schwerer Lasten, bei denen die Gesundheitsfolgen erst nach und nach auftreten können.

Die neue Handlungshilfe der BGF ist ein praxisorientiertes „Werkzeug“ zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen in kleinen Betrieben. Die Handlungshilfe besteht aus zwei kombinierten Broschüren: Eine geht speziell auf das Gewerbe ein, die andere auf die besonderen Bedingungen in kleinen Betrieben. Beide haben ein Register, mit dem Sie rasch zu dem Thema gelangen, das Sie unmittelbar interessiert. So können die verschiedenen Themen, beispielsweise Verantwortung, Unterweisung, Erste Hilfe separat und unabhängig voneinander bearbeitet werden.

Interesse? Dann sprechen Sie den Technischen Aufsichtsdienst auf die Broschüre an. Anruf genügt. Sie erhalten dann umgehend weitere Informationen dazu.

Schiffshebewerk Niederfinow

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat die 180 Millionen Euro Investitionsgelder für den Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow freigegeben. Mit einem Neubau soll das aus dem Jahr 1934 stammende Schiffshebewerk ersetzt werden.

Mit dem neuen Schiffshebewerk werden zukünftig große Binnenschiffe die Distanz von 38 Metern am Oderbruch überwinden. Dies ist besonders für die zunehmenden Kohletransporte zur Energieversorgung Berlins von Bedeutung. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird noch in diesem Jahr die Ausschreibung der Baumaßnahme einleiten.

„Der Großraum Berlin braucht leistungsfähige Wasserstraßen und einen starken Wirtschaftsstandort Brandenburg. Durch dieses Projekt werden entlang der Havel-Oder-Wasserstraße wichtige Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen“, sagte Tiefensee.

Hoher Stellenwert für Binnenschifffahrt

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat beim Internationalen Binnenschiffahrtstag in Würzburg Transport auf dem Wasser und die Binnenhäfen als unverzichtbaren Baustein der Logistikwirtschaft in Deutschland genannt. Die Aufnahmefähigkeit eines großen Rheincontainerschiffes entspreche der Lademenge von sechs Güterzügen.

Tiefensee betonte die Sparsamkeit an Energie und die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff. Schwerpunkte der Kapazitätsreserven sieht Tiefensee im Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals und der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin.



Sicherer Übergang bei jedem Wasserstand.

Stabile Eisendalben mit Festmacher-Poller Verbesserungen in Lauenburg

Erfreuliche Entwicklung in Lauenburg. Lange hat die Schifffahrt darauf gewartet. Jetzt ist es aber soweit. Dank der Bemühungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg wurde den Schiffsbesatzungen nun ein vernünftiger Landgang ermöglicht.

Nach etlichen Forderungen aus der Schifffahrt, Gesprächen zwischen Reedereivertretern, der BGF und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg wurden am Lösch- und Ladeplatz (Kiesplatz) in Lauenburg, vor der Kaimauer stabile Eisendalben mit Festmacher-Poller gerammt. An

den Eisendalben befinden sich an der geschützten Seite Eisenleitern, die von der Oberkante Dalben bis zum Wasserspiegel reichen. Zusätzlich wurde in Längsrichtung der Kaimauer eine stabile Eisentreppe mit Gitterrosten angebaut, die einen sicheren Landgang ermöglicht.

Zurzeit wird im Lauenburger Hafen der Fahrgut-Liegeplatz ebenfalls mit Dalben und Eisentritten neu gebaut. Im Anschluss sollen auch noch im Hafen, an der Stadtseite zwei Lagen für Binnenschiffe mit Landgängen gebaut werden.

Praxistipp: Sorgfalt bei Werftfliegezeit

Sturz-, Lärm- und Explosionsgefahr

Alle paar Jahre muss jedes Schiff mal in die Werft. Zum Beispiel sind Instandsetzungsarbeiten notwendig, das Unterwasserschiff muss überholt werden, es soll neue Technik eingebaut werden oder es muss eine Kaskountersuchung durch einen Sachverständigen durchgeführt werden. Vielleicht soll das Schiff auch für neue Einsatzzwecke oder -gebiete umgebaut werden.

Der Schiffseigner wird dann mit der Werft die notwendigen Arbeiten absprechen und Verträge schließen. Meist hat aber auch die eigene Besatzung einen Anteil an Arbeiten zu verrichten. Der Eigner oder ein von ihm eingesetzter Vertreter hat festzulegen, wie die Zusammenarbeit mit den Arbeitskräften der Werft zu erfolgen hat. Dies beginnt z.B. schon beim Aufslippen oder Eindocken des Schiffes. Was konkret muss beachtet werden?

Das Bordpersonal muss generell in die spezifischen Bedingungen und Festlegungen zum Arbeitsschutz auf der

Werft eingewiesen werden. Allgemein gilt, dass auf dem Werftgelände entsprechende Arbeitsschutzschuhe zu tragen sind. Im Bereich der Helling, der Schiffbauhallen und überall wo Kranarbeiten sind, ist ein Schutzhelm Pflicht.

Ein Problem stellen oft die Zugänge zum Schiff dar. Oft sind auf der Helling ungeeignete Leitern, teilweise ohne Sicherung gegen Umfallen, als Transportweg zum Schiff in Gebrauch. Hier müssen unbedingt transportable Treppen mit entsprechender Absturzsicherung genutzt werden. Gleiches gilt für Arbeitsbühnen, die für Arbeiten am Schiff benutzt werden.

Sturzgefahr

Bei Werftarbeiten werden oft Montageöffnungen bzw. Bodenluken geöffnet. Hier besteht die Gefahr des Hineinstürzens! Deshalb ist für eine entsprechende Absperrung oder Absicherung zu sorgen. Vor allem ist es notwendig, auch alle anderen Gefahrenstellen ausreichend zu beleuchten, um ein Stürzen zu vermeiden.

Sollen Leerzellen betreten werden, ist vorher unbedingt zu prüfen, ob der Sauerstoffgehalt ausreichend bzw. keine gefährliche Atmosphäre in der Leerzelle vorhanden ist. Erst nach Freigabe darf die Zelle betreten werden.

Typische Arbeiten für die Besatzung sind Konservierungsarbeiten. Bei der Rost- bzw. Farberfaltung werden oftmals druckluftbetriebene Nadler benutzt, die eine erhebliche Lärmbelastung verursachen. Hier ist Gehörschutz unbedingt notwendig. Ebenso ist bei diesen Arbeiten ein Augen- bzw. Gesichtsschutz zu tragen.



Geeignete Schutzausrüstung macht das Arbeiten sicherer.

Dr. Gunther Jaegers BDB-Präsident

Neuer Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) ist Dr. Gunther Jaegers. Dr. Jaegers tritt damit die Nachfolge von Heinz Hofmann an, der seit 1998 das Amt des Präsidenten ausübte und im Rahmen des „Internationalen Binnenschiffahrtstages“ seine Präsidentschaft niedergelegt hat.

Dr. Gunther Jaegers, am 6. Oktober 2006 einstimmig gewählt, gehört dem Präsidium und dem Vorstand des BDB bereits seit dem Jahr 2001 an. Er ist zugleich Vorsitzender der BDB-Tankschiffahrtskommission und der Tankschiffahrtskommission der Europäischen Binnenschiffahrts Union (EBU).

In der inhaltlichen Ausrichtung der Verbandsarbeit werde er den von Heinz Hofmann eingeschlagenen Weg konsequent fortführen, betonte Dr. Jaegers nach seiner Wahl.

Jürgen Schlieter bestätigt

Einstimmig bestätigten die Delegierten bei der Berliner Generalversammlung im BDS am 20. Oktober 2006 den bisherigen Vorsitzenden Jürgen Schlieter im Amt. Stellvertretende Vorsitzende sind Nikolaus Hohenbild, Guido Hoppe, Klaus Wolz, Manfred Maiwald (Schatzmeister), seine Stellvertreterin Gabriele Klenke sowie die Beisitzer Günter Emmer, Horst Herweck, Hermann Leutz, Yvonne Plagge, Klaus Rettig, Dr. Kurt Schrömgens, Torsten Stunz, Willi Westphal und Berthold Zimmer ergänzen den Vorstand.

Mit dem Steuerrad wurden der Ehrenvorsitzende Karl-Heinz Blawert und Markus Krauss ausgezeichnet.

Mitmachen und gewinnen

engl. Geschäft, Laden	fromme Gestalt bei W. Busch	russ. Stadt an der Oka	9	Baumfrucht	Sohn Noahs	häuten, stopfen	Singstimme	Schulabschlussprüfung	8	in hohem Maße	Ausruf des Misfallens
→	↓	↓		Stock, Hochsprunggerät	→	↓	↓	1	Märchenwesen	→	6
günstig, angenehm	→	↓	2							oberitalienischer Fluss	franz. Herrscheranrede
Wind-schatten-seite	→			roh gegessenes Fleisch	→						↓
Unterarmknochen	→				aufsehen-erregend		ursprünglich, zuerst		Schiffahrtsbehörde		Schmuckstück
→	↓						↓				12
→	↓	sagenhaftes Goldland	Arbeitsmaschine zum Verdichten	→							
→	↓				Spiel-leitung			Laubbaum	→		
starkes Haar	Kalifen-name		Heil-pflanze	→		↓	10			Hafen-damm	holländischer Maler
→	↓						↓			Ufermauer	↓
→	↓										
Hauptstadt von Nicaragua	→		15					Hauptstadt von Japan	→		
Froschlurch			süd-franz. Stadt	→					hoch-gewachsen, groß	→	16
→	↓					engl. Seefahrer	→				5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	W	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. Januar 2007

Auflösung
aus Fahrensmann 3/2006:
SICHERHEITSRÖLLE

Gewinner aus 3/2006

1. Preis
Dieter Kröpke
MS „Diamant II“
21354 Bleckede € 50,-

2. Preis
H. Lünzmann
MS „Andrea“
22307 Hamburg € 25,-

3. Preis
Christa Bentz
MS „Dresden“
32427 Minden € 25,-

4. Preis
Stefan H. Will
MS „Maintrans 2“
97320 Albershofen € 25,-

5. Preis
Julia Stumpf
FGS „Barbarossa“
74072 Heilbronn € 25,-

Seminare für Binnenschiffer

Unser Programm für 2007

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Sicherheitsbeauftragte		
Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	26. 02. 07 – 01. 03. 07	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder		
Fortbildungsseminar	02. 05. 07 – 04. 05. 07	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende		
Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	15. 01. 07 – 26. 01. 07	Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar „Präventivmaßnahmen zur Verhütung von Notfällen“	05. 02. 07 – 06. 02. 07 01. 03. 07 – 02. 03. 07	Kelheim Bad Tölz
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt		
Workshop Rettungsweste	08. 03. 07 – 09. 03. 07	Sellinghausen
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschiffahrt	26. 03. 07 – 29. 03. 07	Sellinghausen
2. Allgemeine Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Führungskräfte-seminar		
Gefährdungsbeurteilung-Betriebsanweisung-Unterweisung	20. 03. 07 – 22. 03. 07	Bad Hersfeld
Kompetent Unterweisungen durchführen	06. 03. 07 – 08. 03. 07	Bad Hersfeld
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	14. 02. 07 – 16. 02. 07	Sellinghausen
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Prävention Wirbelsäulenerkrankungen	25. 06. 07 – 27. 06. 07	Sellinghausen
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	22. 02. 07 – 23. 02. 07 14. 05. 07 – 15. 05. 07	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.

Gefährliche Rutschpartie

Sicher ankommen auch bei glatten Straßen

Kaum ein anderes Naturphänomen nimmt soviel Einfluss auf das Lenk- und Bremsverhalten des Fahrzeuges wie Glatteis. Denn schnell verlieren die Reifen auf überfrorener Fahrbahn ihre Bodenhaftung und der Fahrer die Kontrolle über das Auto. Vor allem das seitliche Ausbrechen während des Lenkens und der enorm verlängerte Bremsweg machen nicht nur Anfängern, sondern selbst erfahrenen Autofahrern zu schaffen.

Bodenhaftung entscheidend

Dabei sind die Straßen in der Regel bei Temperaturen rund um den Gefrierpunkt glatter und gefährlicher als bei tiefen Minusgraden. Denn dann bildet sich zusätzlich zu den Eiskristallen ein gefährlicher Schmierfilm aus Wasser und Dreck auf der Fahrbahn. Zudem muss nicht immer eine geschlossene Schnee- oder Eisdecke die Fahrbahn bedecken, um das Auto ins Rutschen zu bringen. Vor allem auf Brücken, in schattigen Waldschneisen, an Tunnelein-fahrten oder in der Nähe von Gewässern bilden sich örtlich begrenzte, aber nicht weniger gefährliche Eisflächen.

Durch eine angepasste Fahrweise lassen sich ungewollte Rutschpartien jedoch



Schon bei Nässe ist der Bremsweg länger.

bereits im Vorfeld vermeiden. Wichtig ist es, schon bei den ersten Anzeichen von Glätte die Geschwindigkeit zu reduzieren und den üblichen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Auto um mindestens das Dreifache zu vergrößern. Denn der Bremsweg ist auf glatter Fahrbahn um ein Vielfaches länger als auf trockenem Straßenbelag. Dabei das Bremspedal sanft treten und den Motor auf möglichst niedrigen Drehzahlen laufen lassen. Ruckartige Lenkbewegungen, starke Beschleunigungen sowie das Fahren in Spurrillen erhöhen das Risiko, die Kontrolle über das Auto zu verlieren. Kommt der Wagen trotz aller Vorsicht doch einmal ins Schleudern, so gilt: vorsichtig runter vom

Gas, Kupplung treten und sanft gegenlenken.

Und noch eines ist zu beachten: Besonders in den frühen Morgen- und späten Abendstunden ist die Glättegefahr aufgrund der niedrigen Temperaturen stark erhöht. Meistens sind in diesen

Gefährliche Dämmerstunden

Zeiten auch die Streu- und Räumdienste nur eingeschränkt unterwegs.

In jedem Fall sollte man für seine Fahrten wenigstens genügend Zeit einplanen, um so auch mit reduzierter Geschwindigkeit sicher und pünktlich ans Ziel zu kommen.



Vorfahrt für die Weste

Die Motivationsplakate, die zum Tragen der Rettungsweste auffordern, sind inzwischen flächendeckend entlang der Wasserstraßen plakatiert.

Gibt es noch Standorte, an denen die Plakate fehlen? Oder wo stehen Tafeln nicht optimal? Schreiben Sie uns, wir freuen uns über jede Anregung: BGF, HV-T, Redaktion Fahrensmann, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg oder fahrensmann@bgf.de.

Vom Klima bis zum Container-Umschlag

Unterausschuss Binnenschifffahrt: Arbeitssicherheit schaffen

Im Unterausschuss Binnenschifffahrt der Arbeitssicherheitsausschüsse der BGF bearbeiten je fünf Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer unterstützt von Mitarbeitern der BGF grundlegende Fragen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt. Der Unterausschuss wurde bei der Fusion der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft mit der BGF eingerichtet in der Nachfolge des früheren Präventionsausschusses.

Auf der letzten Sitzung im September standen folgende Themen im Vordergrund:

Sicherheit beim Container-Umschlag:

Beim Anbringen und Wegnehmen von Sicherungen für die höheren Containerlagen bestehen Absturzgefahren. Diese und andere Gefahren beim Container-Umschlag führen – auch wegen des rasanten Wachstums der Container-Verkehre in der Binnen-

schifffahrt – zu einer Zunahme der Arbeitsunfälle. Auf Anregung des Unterausschusses hatte der Technische Aufsichtsdienst mehrere Materialien zur Information und Unterweisung erarbeitet. Sie wurden auf der Sitzung vorgestellt und trafen auf große Zustimmung. Sie sind im Einzelnen auf Seite 3 dieser Ausgabe des Fahrensmanns vorgestellt.

Klima in Räumen an Bord:

Die wiederholten Hitzeperioden der letzten Jahre haben dazu beigetragen, das Thema Klimatisierung der Steuerhäuser und Wohnungen auf Binnenschiffen stärker in den Vordergrund zu stellen. Temperaturen von 30 °C oder mehr im Schlafzimmer oder im Steuerhaus sind ergonomisch nicht vertretbar. Der Unterausschuss führte erste Diskussionen über den derzeitigen Ausrüstungsstand mit Klimageräten, die Leistungsfähigkeit der Geräte, Möglich-

keiten der Nachrüstung und Grenzen und Umfang der Klimatisierung. Auf der nächsten Sitzung soll aufbauend auf diesen Informationen das Thema vertieft und Empfehlungen zu Klimaanlagen erarbeitet werden.

Explosionsschutzdokument:

Eine europäische Richtlinie – und deren Umsetzung durch die Betriebssicherheitsverordnung, einer Rechtsverordnung des Bundesarbeitsministeriums – fordert, dass in jedem Betrieb durch den Unternehmer ermittelt wird, ob und wenn ja, welche Explosionsgefahren im Unternehmen vorhanden sind. Im Unterausschuss wurde vom TAD hierzu eine Handlungshilfe vorgestellt, mit der diese Aufgabe leicht erfüllbar ist. Näheres hierzu ist auf Seite 4 dieser Ausgabe des Fahrensmanns zu lesen.

Landsteg:

Schon länger beschäftigt sich der Unterausschuss mit

dem Thema „Sicherer Landgang“. Der an Bord vorhandene Landsteg erfüllt hier alle Anforderungen, doch nur, wenn er ordentlich ausgebracht werden kann. Dies ist nicht an allen Liegestellen möglich und ein Problem bei Mindestbesetzungen von zwei Personen.

Viele Binnenschiffer haben sich mehr oder weniger gute Lösungen für ihr jeweiliges Schiff einfallen lassen.

Der Unterausschuss hat angeregt, in Form eines Ideenwettbewerbes mögliche Lösungsansätze zusammenzufassen: Mehr dazu auf Seite 1.

Auszubildende in Betrieben der Binnenschifffahrt:

„Starte sicher!“ Über die derzeitige Kampagne der Berufsgenossenschaften für mehr Arbeitssicherheit bei Berufsanfängern, die seit Jahren schon durch den TAD der BGF begleitet wird, wurde berichtet.

Training für mehr Sicherheit

Sicherheitstraining – eine wichtige Komponente für eine vorausschauende Fahrweise und bessere Beherrschung ihres Fahrzeuges. Auch im abgelaufenen Jahr haben wieder mehrere tausend Fahrer die Möglichkeit genutzt, an einem Fahrsicherheitstraining teilzunehmen und wurden dabei mit Fördermitteln der BGF unterstützt. Angesprochen werden vor allem Unternehmer und Versicherte der BGF, die beruflich fahren. Für die Trainings mit dem Pkw oder Motorrad zahlt die BGF einen Zuschuss von jeweils 50 €, die Sicherheitstrainings für Lkw ab 7,5 t zul. Gesamtgewicht und Busse werden wie bisher mit 100 € bezuschusst. Alle Zuschüsse sind Höchstbeträge.

Für die Abwicklung der Bezuschussung sind einige Regeln notwendig. Hier die wichtigsten in aller Kürze: Nur Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten einen Zuschuss. Er wird direkt an das Mitgliedsunternehmen ausgezahlt, nicht an Dritte. Eine Person kann im selben Jahr nur einmal einen Zuschuss bekommen, bei größeren Betrieben ist die Anzahl der Zuschüsse pro Jahr begrenzt. Die Zuschüsse müssen vor dem Training beantragt werden. Zuschüsse werden nur für Sicherheitstrainings von mindestens eintägiger Dauer gewährt, die nach den Grundsätzen, die der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) aufgestellt hat, durchgeführt werden.

Bitte beachten Sie die Bedingungen, da wir bei einem Verstoß gegen die Regeln keinen Zuschuss zahlen dürfen. Sie finden die wichtigsten Bedingungen auf der Rückseite der Trainingscard sowie in der Beschreibung der wichtigsten Rahmenbedingungen („Verfahrensbeschreibung“).

Haben Sie noch Fragen zur Bezuschussung von Fahrsicherheitstrainings? Dann rufen Sie an. Ansprechpartner ist die GSV GmbH in der Ottenser Hauptstraße 54 in

Hinweise auch im Internet

22765 Hamburg. Sie erreichen sie unter der Rufnummer (040) 3980-1959, per Fax (040) 3980-1040 oder per E-Mail unter fahrtraining@bgf.de.

Weiterführende Hinweise, sowie die komplette Verfahrensbeschreibung mit allen Rahmenbedingungen und ein Antragsformular finden Sie auf den Internet-Seiten der BGF unter www.bgf.de, dort unter: Service/Download/Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings.

Vielleicht finden Sie dort auch schon eine Antwort auf Ihre noch offenen Fragen. Einige der häufigsten Fragen haben wir schon einmal „auf Vorrat“ beantwortet. Auch diese Fragen und die Antworten finden Sie auf den Internet-Seiten der BGF.

Normungsarbeit für die Binnenschifffahrt

In drei Jahrzehnten Arbeit wurden viele Harmonisierungen erreicht

Seit 1976, also seit 30 Jahren, hat die damalige Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft aktiv an der Normung von Rettungswesten mitgearbeitet, zunächst im Rahmen der nationalen Normung beim DIN mit der DIN 7929, der ersten nationalen Norm für Rettungswesten.

Im Rahmen des gemeinsamen europäischen Marktes und der 1989 erschienenen Richtlinie über Persönliche Schutzausrüstung wurde dann mit der europäischen Normung begonnen. Hierzu wurden die Europäischen Normungs-Gremien gegründet und von der Europäischen

tiongswesten für den gewerblichen Einsatz in der Binnenschifffahrt.

1993 wurde die Leitung der Arbeitsgruppe, die später in „Persönliche Schutzausrüstung gegen Ertrinken“ umbenannt wurde, von einem Mitarbeiter der BSBG, heute BGF, übernommen mit dem Sekretariat beim DIN „Normenausschuss Sport“. Dadurch konnten sowohl der Präventionsgedanke als auch die Grundlagen berufsgenossenschaftlicher Arbeit weiterhin eingebracht werden.

Neben der europäischen Ebene existierte bereits seit etwa gleicher Zeit auf der internationalen Ebene – der ISO – das „TC 188 – Kleine Wasserfahrzeuge“. Auch hier gab es eine Arbeitsgruppe „WG 14 Persönliche Schutzausrüstung“.

Bereits unter englischer Leitung der WG 6 bei CEN gab es eine Personalunion beider Arbeitsgruppen. Nach der Übernahme der Leitung auch der ISO-Arbeitsgruppe durch den Mitarbeiter der Binnenschifffahrts-BG, Rolf Popp, wurde diese Zusammenarbeit intensiviert. Im Grunde kann von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe gesprochen werden, in der über 50 Experten aus 27 Ländern aufs Engste zusammenarbeiten und versuchen, gemeinsam Lösungen gegen den Ertrinkungstod zu finden. Daher war es auch logisch, bei der turnusmäßig anstehenden Überarbeitung der europäischen Normen den Schritt zu gehen und eine gemeinsame internationale und



Auch die Normen für Rettungswesten wurden harmonisiert.

europäische Norm für Rettungswesten zu erarbeiten.

Ergebnis dieser Arbeit ist das von der Europäischen Kommission im September 2006 publizierte Normenpaket EN ISO 12402 mit insgesamt 10 Teilen. Ähnlich wie bei der europäischen Normung mussten die nationalen Interessen der einzelnen Länder, einschließlich Japan und USA, die alle ihre Einsprüche und Bedenken einbringen konnten, in einem Kompromiss zusammengeführt werden.

Neue Normen für Rettungswesten EN ISO 12402 Teil 1 bis 10

„Was lange währt wird endlich gut“ oder „Altbewährtes durch Besseres ersetzen“, dies sind Sprüche, die man auch mit der europäischen Normung in Verbindung bringen kann. Die altbewährten eu-

ropäischen Normen EN 395 bis EN 399 für Rettungswesten werden durch eine neue weltweit gültige Normenreihe abgelöst. Trotz allem ist es gelungen, den europäischen Gedanken und auch den Anspruch der Berufsgenossenschaft im Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitsschutzes durchzusetzen. Hier sind besonders die Verbesserungen des Tragekomforts, die Einführung neuer Technologien, die maßgebliche Verringerung des Gewichtes und einer Verbesserung der Auslöseautomaten zu nennen.

Die Normenreihe umfasst folgende Teile.

Teil 1 beschreibt Rettungswesten für Seegehende Schiffe, Teil 2 beschreibt Rettungswesten mit 275 N Auftrieb, sie entspricht der heutigen EN 399,

Teil 3 beschreibt Rettungswesten mit 150 N Auftrieb, sie entspricht der heutigen EN 396,

Teil 4 beschreibt Rettungswesten mit 100 N Auftrieb, sie entspricht der heutigen EN 395,

Teil 5 beschreibt Schwimmhilfen mit 50 N Auftrieb,

Teil 6 behandelt spezielle Zulassungen, wie z.B. Rettungswesten für die Feuerwehr,

Teil 7 behandelt umfangreiche Vorprüfung von Werkstoffen und Komponenten beim Hersteller der Westen,

Teil 8 umfasst – wie bisher die Norm EN 394 – die Zubehörteile,

Teil 9 beinhaltet die erforderlichen Prüfverfahren beim Hersteller,

Teil 10 ist ein Leitfaden zur Anwendung und zur Benutzung von Rettungswesten im Rahmen der jeweiligen Arbeitsplatzbedingungen. Er beinhaltet somit auch eine Anleitung zur Gefährdungsbeurteilung und entspricht weitgehend der berufsgenossenschaftlichen Regel BGR 201 „Regel für den Einsatz von Persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken“.

Mit der Veröffentlichung der neuen Normen im europäischen Amtsblatt sind nun die nationalen Normungsgremien gehalten, die Normen umzusetzen. Dies bedeutet für Deutschland und die anderen europäischen Länder, dass die alten Normen ungültig werden und ersetzt werden müssen. Dies wird schätzungsweise Mitte oder Ende 2007

erfolgt sein. Spätestens danach werden die Hersteller von Rettungswesten Produkte auf der Basis der neuen Normen anbieten.

Weiternutzung der „alten“ Westen?

Für den Schiffsbedarfshandel und für den Bordbetrieb stellt sich nunmehr die Frage, inwieweit die noch im Handel vorhandenen und an Bord genutzten Rettungswesten nach den europäischen Normen EN 395 oder EN 396 noch weiter benutzt werden können.

Alle Westen nach den alten Normen dürfen noch ohne Einschränkungen weiter verkauft werden. Für an Bord im

Ersetzen der Rettungsweste

Einsatz befindliche Rettungswesten gibt es keine besonderen Ersatzfristen. Die Rettungswesten – egal ob nach alter oder nach neuer Norm – sind der üblichen Sachkundigenprüfung und Wartung durch den Hersteller zu unterziehen. Ein Ersatz mit einer Rettungsweste nach den neuen Normen wird erst dann erfolgen müssen, wenn die zur Prüfung anstehende Rettungsweste gravierende Schäden aufweist beziehungsweise wenn die Lebensdauer – in der Regel zehn Jahre – erreicht ist.

Die Umsetzung der neuen Normen und der Ersatz durch Rettungswesten nach neuen Normen dürfte somit reibungslos gewährleistet sein.

Von Beginn an beteiligt

Kommission mit der Normung in Europa beauftragt. Im Technischen Komitee „TC 162 Persönliche Schutzausrüstung“ wurde unter anderem auch die Arbeitsgruppe „WG 6 Rettungswesten und Schwimmhilfen“ gegründet. Damals noch unter englischer Leitung, waren von Anfang an Mitarbeiter der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft maßgeblich an der Arbeit beteiligt.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die aus den unterschiedlichen Anschauungen der 15 europäischen Länder herrührten, konnte man sich schließlich auf einen gemeinsamen Konsens einigen. Er führte damals insbesondere zu den Normen EN 395, EN 396 und EN 399 über Ret-

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 Aufklaren der Tafe auf dem Achterschiff fiel dem Schiffsjungen das Schutzgitter, welches nicht eingehakt war, auf die Hand. Eine Prellung war die Folge.

★ Beim Arbeiten mit der Schleifmaschine stieß der Matrose an eine Kante. Durch den Ruck ist ihm die Schleifmaschine aus der Hand gefallen und er zog sich zwei Schürfwunden zu.

★ Beim Fensterreinigen an der Anlegestelle ist die Mitarbeiterin in den Spalt zwischen Schiff und Anleger gestürzt und hat sich dabei die Schulter verletzt.

★ Beim Anheben eines großen Reibholzes, das der Matrose nach vorne bringen wollte, habe das Holz plötzlich Übergewicht bekommen und dem Matrosen die Hand umgebogen.

★ Beim Entladen des Gütermotorschiffes verschob der Schiffsführer den Lukenwagen. Dabei überrollte der Wagen eine Hand und es kam zu einer schweren Verletzung der Finger.

★ Der Schiffsführer ist in das Steuerhaus gelaufen, um an das klingelnde Telefon zu gehen. Dabei hat er sich den Kopf an der Oberkante der Tür so gestoßen, dass er sich eine Platzwunde zuzog.

★ Der Monteur war im Begriff an einem Schiff ein Drahtseil herauszuziehen. Dabei schnellte das Ende des Seiles heraus, prallte gegen die Hand und hinterließ eine Schürfwunde. Bei anschließenden Reinigungsarbeiten sind Reinigungsmittel in die Wunde gelangt.

★ Beim Einladen von frischer Wäsche am Anleger machte sich der Wagen selbstständig, rollte den Steiger herunter und traf den Serviceangestellten am Arm. Eine Prellung war die Folge.

★ Der Baggerfahrer war auf einem Schwimmgreifer mit der Löschung eines gesunkenen Schubleichters beschäftigt. Ein vom Auftraggeber vorgegebener enger Zeitplan führte an diesem Tag zu Überstunden. Nach einer eingelegten Pause rutschte das Baggerseil aus den Rollen des Schalengreifers. Der Greifer wurde auf dem Ponton abgestellt, um das Seil wieder einzulegen. Bei der Begutachtung des Schadens stieg der Baggerfahrer auf einen nassen Anker rutschte ab und riss sich die Bänder eines Fußes.

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

Bildnachweis: Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn; Seite 7: ASD Rhein-Ruhr GmbH



Gut gestartet: Die Berufsanfänger des Einführungsseminars.

Guter Einstieg für den Nachwuchs Einführungsseminar ein Erfolg

Im September hat das Referat Binnenschifffahrt der BGF das 17. „Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt“ durchgeführt. Wie bei den vorherigen Seminaren wurde dabei eng mit dem Schulschiff Rhein zusammengearbeitet. 17 Schiffsjungen konnte Einblick in den Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord gegeben werden. In den zwei Wochen lernten sie die besonderen Gefahren an Bord kennen und wie man sich erfolgreich vor ihnen schützt.

Neu im Programm war ein Besuch des Deutschen Binnenschiffahrtsmuseums. Die knapp eineinhalbstündige Führung ermöglichte den Teilnehmern einen Blick auf die

Binnenschifffahrt von den alten Römern bis zur heutigen Zeit. Sie waren sehr erstaunt wie hart früher gearbeitet wurde und welchen geringen Stellenwert der Arbeits- und Gesundheitsschutz damals hatte.

Die angehenden Matrosen waren sehr engagiert und trugen mit ihrem Tatendrang und Wissensdurst dazu bei, dass das Seminar einen erfolgreichen Verlauf nahm. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass hier eine Generation in der Binnenschifffahrt heranwächst, die sich motiviert und engagiert ihren Aufgaben stellt. Sie freuen sich schon jetzt auf den nächsten Lehrgang im Januar.

Herzdruckmassage kann man lernen Gelbe Tafel überarbeitet

Was tun bei einem Kreislaufstillstand? Die Erste-Hilfe-Maßnahmen umfassen nur wenige Schritte. Reagiert der Verletzte/Erkrankte nicht auf Ansprechen und atmet er nicht normal, dann soll der Ersthelfer knapp zweimal pro Sekunde 4 bis 5 cm tief in die Brustmitte drücken. Nach 30 Kompressionen folgt zweimal die Beatmung. Die Herzdruckmassage wird im Wechsel mit der Beatmung solange durchgeführt, bis normale Atmung einsetzt oder professionelle Hilfe eintrifft.

Diese Vorgehensweise bei der Herz-Lungen-Wiederbelebung zeigt der geänderte Aushang „Erste Hilfe“ (BGI 510), in dem die „Empfehlungen der Bundesärztekammer für die Reanimation 2006“ eingeflossen sind. Gegenüber bisherigen Empfehlungen sind Vereinfachungen festzustellen; zum Beispiel entfallen die bisher gelehrt zwei Initialbeatmungen. Ziel ist, die Basismaßnahmen möglichst einfach zu gestalten und sofort nach Eintreten eines Kreislauf-

stillstandes schnell zur Herzdruckmassage zu kommen. Die neuen Empfehlungen sind einfacher und deshalb leichter erlernbar und sollen die Hilfsbereitschaft der Ersthelfer erhöhen. Die neuesten Erkenntnisse und Regelungen sind auch in den Aushang „Tafel zur Rettung Ertrinkender“ eingeflossen. Die überarbeitete Gelbe Tafel stellen wir Ihnen im nächsten Fahrensmann vor.

Neben dem Aushang „Erste Hilfe“ (BGI 510) hat der Ausschuss „Erste Hilfe“ auch die Broschüre „Anleitung zur Ersten Hilfe“ (BGI 503) und das ausführlich gestaltete Handbuch (BGI 829) aktualisiert. In der Neuauflage, welche Anfang 2007 erscheint, enthält das Handbuch darüber hinaus auch Hinweise, wie zukünftig die stabile Seitenlage durchzuführen ist.

Die ermächtigten Stellen für die Ausbildung betrieblicher Ersthelfer (www.bg-qseh.de) werden die neuen Lehraussagen zeitnah in die Erste-Hilfe-Lehrgänge integrieren.



Mit Herzdruck und Beatmung ist eine Wiederbelebung möglich.

Keime adé: Öfter mal die Hände waschen

Hygiene, da denkt man an Krankenhaus, an Desinfektionsmittel und an Schutzhandschuhe. Seltener an das heimische Badezimmer und noch seltener an die Küche. Aber gerade dort finden auf gebrauchten Spül- und Geschirrtüchern, auf Wischlappen oder Schneidbrettchen Keime ideale Wachstumsbedingungen. Feuchtigkeit und Wärme nämlich.

Allerdings haben krankheitserregende Mikroorganismen (Bakterien, Viren, Pilze, usw.) einen entscheidenden Nachteil: Man kann sie mit bloßem Auge nicht sehen. Aber sie sind fast überall vorhanden. Meist ohne ein besonderes Problem darzustellen. Denn der menschliche Körper setzt sich dauernd mit den Keimen seiner Umwelt auseinander, ohne zu erkranken. Aber eben nicht immer. Häufigste Folgen sind Durchfallerkrankungen oder Erbrechen. Im Extremfall, bei Menschen mit geschwächtem Immunsystem können sie aber wesentlich folgenreicher sein.

Heißt dies nun, dass wir im Alltag, in der Küche oder im Badezimmer auf Desinfektionsmittel zurückgreifen müssen? Sicher nicht. Das Putzen mit herkömmlichen Reinigungsmitteln reicht in der Regel aus. Hinzu kommen einige Grundregeln der Hygiene: Händewaschen nach dem Toilettenbesuch senkt die Keimbelastung deutlich. Verwenden Sie dazu in Gemeinschaftsräumen möglichst Einmal-Handtücher, Stoffhandtücher sollten Sie regelmäßig wechseln und bei mindestens 60 Grad waschen. Dies gilt auch für

Wisch- und Spültücher in der Küche. Verwenden Sie in der Küche separate Handtücher für die Hände und für das Geschirr. Alles was mit Lebensmitteln in Kontakt kommt, sollten Sie regelmäßig reinigen: Schneidbrettchen, Arbeitsflächen in der Küche, den Kühlschrank.

Verwendung spezieller Bettwäsche, erleichtern den Umgang mit der Hausstaubmilbe.

Auch im Arbeitsalltag ist Hygiene wichtig: Beim Umgang mit Abfällen und anderen offensichtlich von unangenehmen Mikroorganismen besiedelten Arbeitsstoffen ist besondere Vorsicht geboten. Nicht nur regelmäßiges Händewaschen spielt hier eine Rolle. Schutz bieten auch zusätzliche Maßnahmen, wie z.B. die Benutzung von Schutzkleidung beim Umgang mit bestimmten Stoffen, Rauch-, Ess- und Trinkverbote am Arbeitsplatz sowie die Verpflichtung, vor dem Betreten der Pausenräume die Schutzkleidung abzulegen und grundsätzlich von der übrigen Bekleidung getrennt aufzubewahren.

Wichtig ist:
1. Während der Arbeit, besonders beim Umgang mit Gefahrstoffen oder biologischen Arbeitsstoffen nicht zu rauchen, zu trinken oder zu essen.

2. Schutzkleidung benutzen, diese regelmäßig wechseln und nicht mit in die Wohnung oder nach Hause nehmen.

3. Die Hände nach der Arbeit und vor den Pausen und nach der Arbeitsschicht mit geeigneten Hautreinigungsmitteln aus dem Hautschutzplan waschen.

4. Auf die Arbeit abgestimmten Hautschutz und anschließende Hautpflege benutzen.

Die Anwendung von Desinfektionsmitteln darf nur gezielt und auf ausdrückliche Anweisung erfolgen. Sonst treibt man den Teufel mit Beelzebub aus!

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Auch im Badezimmer reichen normalerweise herkömmliche Putzmittel aus. Putzen Sie Toilette und Waschbecken damit regelmäßig und vergessen Sie dabei die Kontaktflächen der Hände wie Spülknopf, Armaturen oder Türklinken nicht. Regelmäßiges Lüften der Räume sorgt nicht nur für ein ausgeglichenes Raumklima, sondern hilft Schimmelbildung vorzubeugen. Dabei ist das Stoßlüften dem ständigen Kipplüften vorzuziehen.

Ausgiebiges Lüften der Betten und regelmäßiges Wechseln der Bettwäsche, bei Allergikern sogar die

Qualifizierte Ausbildung für Anfänger in Arbeitssicherheit

Seit vielen Jahren widmet der Technische Aufwandsdienst der BGF (früher der Binnenschiffahrts-BG) der begleitenden Ausbildung der Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt großes Augenmerk. An den Berufsschulen der Binnenschifffahrt werden eigene Lehrgänge in Arbeitssicherheit durchgeführt oder in den übrigen Lehrgängen werden entsprechende Themenblöcke bearbeitet.

Gemeinsam haben AdB, BGF und Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg in den letzten Jahren neue, zusätzliche Wege eingeschlagen, um beim nautischen Personal das Bewusstsein für die Wichtigkeit des Themas Arbeitssicherheit zu fördern und darauf das Verhalten im beruflichen Alltag auszurichten. Neben den Einführungslehrgängen für Berufsneulinge auf dem Schulschiff RHEIN, die trotz Freiwilligkeitsprinzip immer stärker angenommen werden, und den Projekttagen für Auszubildende in den höheren Lehrgängen bietet die BGF auf der Grundlage einer Absprache zwischen AdB und Schiffer-Berufskolleg Seminare zum Erreichen der Qualifikation des Sicherheitsbeauftragten an.

Verteilt auf Unter- und Mittelstufe wird an insgesamt sie-

ben Tagen das nötige Fachwissen vermittelt. Nachdem nun in diesem Sommer eine weitere Staffel der Ausbildung abgeschlossen werden konnte – insgesamt 142 Schiffsjungen und -mädchen konnten bislang stolz ein entsprechendes Zertifikat in Empfang nehmen – haben sich alle beteiligten Ausbilder und Verantwortlichen erneut zusammengesetzt. Ziel war festzuhalten, was gut war, und zu ändern, was geändert werden muss. Beteiligt waren auch die Vorsitzenden des Unterausschusses Binnenschifffahrt unserer

Vorteile für Unternehmen

Berufsgenossenschaft, um so aktive Praktiker von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite mitentscheiden zu lassen.

2007 werden die Lehrgänge zur Erlangung der Qualifikation des Sicherheitsbeauftragten weitergeführt. Jeweils in der Mittelstufe der Ausbildung wird eine volle Woche diesem wichtigen Thema gewidmet. Die Arbeitgeber der jeweiligen Auszubildenden werden mit in die Verantwortung genommen. Ihnen soll einerseits die Wichtigkeit dieser speziellen Ausbildung veranschaulicht werden, aber auch

welche Vorteile es dem Unternehmen bringt, schon frühzeitig für den Arbeitsschutz besonders qualifizierte Mitarbeiter zu haben. Die Integration dieser Qualifizierung in die berufliche Erstausbildung hat für das Unternehmen den Vorteil, dass es seine Mitarbeiter später nicht für eine entsprechende Weiterbildung aus dem Arbeitsprozess herausnehmen muss. Dies spart dem Betrieb erhebliche Kosten, ebenso jeder Unfall und jede Gesundheitsgefährdung, die durch die jungen Sicherheitsbeauftragten vielleicht vermieden werden. Dies wird Anlass genug für den Arbeitgeber sein, seine Azubis auf die Wichtigkeit der erfolgreichen Teilnahme an dem Seminar hinzuweisen. Die Seminare werden mit einer Lernerfolgskontrolle abgeschlossen, in der der Schiffsjunge, das Schiffsmädchen, zeigen muss, was er/es gelernt hat. Und wer will schon bei der Minderheit der Durchgefallenen sein, wenn die Mehrheit des Lehrgangs nicht nur die Prüfungsbestanden hat und das Zertifikat entgegennehmen kann, sondern auch die Chance hat, als eine der Lehrgangsbesten einen von Arbeitgeberverband und Berufsgenossenschaft ausgelobten Preis zu gewinnen?

Besondere Gewerbe der BGF

In Neustadt halten Yachten ihren Winterschlaf

„Elemente des Nordens – Sonne, Wind, Boote, Me(h)er“

Im Februar 1971 begann mit der Gründung der Firma ancora der süddeutsche Unternehmer Hans Joachim Kaufmann und der Kölner Kaufmann Anton Schröder in Neustadt die Herstellung preiswerter Motoryachten. Zu Produktionsbeginn wurde „An der Wiek“ eine Halle bei der benachbarten KUNYA-Werft angemietet, wo die erste Rumpfform auf Kunststoffbasis entstand. Seit 1972 konnten in der eigenen Werfthalle jährlich 40 Yachten hergestellt werden.

Die Werft beschäftigte zum damaligen Zeitpunkt 220 Mitarbeiter. Vor dem „An der Wiek“ erworbenen Gelände entstanden zunächst 98 werfthalle-eigene Liegeplätze und die erste Winterlagerhalle. Die Ölkrise und der Dollarverfall führten zur Aufgabe der Produktion und zur Umstellung auf ein anderes Firmenkonzept.

1979 wurde in zwei Teilschnitten der heutige Südhafen ausgehoben und geflutet. Der Nordhafen konnte 1984 ebenfalls fertiggestellt und seiner Bestimmung übergeben werden.

Nachdem die Stadt Neustadt ihre Hafenerweiterungs-

pläne am Holm 1986 aufgab, erwarb die ancora die ostwärts gelegenen Wasserflächen von Stadt und Bund mit einer Gesamtfläche von annähernd 60 Hektar. 1989 begann die Planung für den Bau des Osthafens, der 1993 fertiggestellt wurde.

Größter Yachthafen

Heute präsentiert sich die ancora Marina als größter und modernster privater Yachthafen an der Ostsee und bietet 1.327 Liegeplätze für Yachten von 6 bis 35 Meter Länge, 15.000 m² Fläche in acht Lagerhallen, wovon 7.500 m² beheizt werden können. Außerdem steht ein rund 20.000 m² großes, asphaltiertes Außengelände zur Winterlagerung der Yachten zur Verfügung. Auf dem Gelände der mehrfach mit der „Blauen Flagge“ aufgrund der unter ökologischen Aspekten konzipierten, ausgezeichneten Marina findet der Besucher auch eine Seetankstelle, Entsorgungsanlagen und Ferienwohnungen.



Sonne, Wind, Boote und Me(h)er an der Ostsee.

Besonders spektakulär anzuschauen ist der Einsatz der Liftanlage zum Heben der Sportfahrzeuge für die eventuelle Lagerung oder auch Reparatur. Dieser Lift ist in der Lage, Yachten mit einem Gewicht von bis zu 70 Tonnen zu heben. Im angeschlossenen Servicebereich können Yachten bis zu einer Länge von 36 m wieder flott gemacht werden, um anschließend dem Auge des geneigten Betrachters oder auch des Eigners zu schmeicheln.

Nicht nur die Boote und Yachten sollen den Winter gut überstehen, sondern auch die Menschen, die sich in dieser Zeit um sie kümmern. Sie sind Versicherte der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen.

Neben der klassischen Binnenschifffahrt versichert die BGF also auch Menschen, die Service rund um die Schifffahrt – für kleine und große Schiffe – anbieten. Auch ihre Sicherheit ist für uns ein Thema.



Der Yachthafen aus der Luft.

Norman Treiber war noch nie am Heiligen Abend in der City gewesen, und so staunte er nicht schlecht, wie viele Menschen hier am frühen Vormittag unterwegs waren. Da gab es wohl eine ganze Menge Leute, denen noch das letzte Geschenk fehlte oder auch die Wunderkerzen.

Treiber ging an einer Schaufensterscheibe vorbei und erschrak einmal mehr über sein Spiegelbild: Der weiße Bart, der rote Mantel und auch die pausbäckige Plastikmaske waren einfach zu ungewohnt.

Denn es lief heute ja auch die Aktion des Handelsvereines: „Der Weihnachtsmann und seine Gehilfen“. Jeder, der Lust hatte, war aufgefordert, sich als Weihnachtsmann oder Knecht Ruprecht verkleidet in die City zu begeben und vor allem den Kindern durch kleine Geschenke die Wartezeit bis zur Bescherung zu verkürzen. Die Aktion, die in diesem Jahr zum sechsten Mal stattfand, erfreute sich großer Beliebtheit: Allein in diesem Bereich der Fußgängerzone waren mindestens fünf rotberockte Gestalten unterwegs, Treiber selber gar nicht mitgezählt. Viele waren Studenten, die nachmittags sowieso als Weihnachtsmann arbeiten mussten, andere waren aus reinem Spaß dabei, und einige waren auch von den Kaufleuten angeheuert worden.

Die erwähnten kleinen Geschenke erhielt man in den beteiligten Geschäften, und auch Treiber hatte sich eingedeckt. Jedem Kind, das die Hand aufhielt, drückte er eines der kleinen Päckchen in die Hand, und jeden „Kollegen“, der ihm entgegenkam, grüßte er mit

einem lauten „Ho Ho Ho!“. Dass das hier so Sitte war, hatte er ziemlich schnell herausbekommen.

Schließlich erreichte er die Cityfiliale der Sparkasse. Ruhig betrat er den Schalterraum. Durch die Sehlöcher seiner Maske blickte er in eine Reihe von Gesichtern, die ihm freundlich entgegenlächelten. Ohne noch lange nachzudenken, griff Treiber in seinen Sack und förderte einen riesigen Revolver zutage. Der freundliche Ausdruck auf den Gesichtern erstarrte. Einen Augenblick herrschte eine furchtbare Stille, dann fing irgendwer panisch an zu schreien.

„Ruhe!“, brüllte Treiber. Er griff sich den nächsten Menschen, eine etwa dreißigjährige Frau, umklammerte mit dem linken Arm ihren Hals und hielt ihr mit der rechten die Waffe an die Schläfe. „Wenn die Frau hier noch den Weihnachtsbaum sehen soll, dann packt alles Geld ein! Und keinen Alarm, klar?“

Den Sack hatte er schon vorher über die Panzerglasscheibe des Schalters geworfen. Mit bleichem Gesicht begann ein Angestellter, Geldbündel in den Sack zu schaufeln. Gierig verfolgte Treiber diese Tätigkeit. Er fühlte sich sicher, denn seine Verkleidung gewährte ihm fast vollkommenen Schutz.

Doch im nächsten Moment war alles anders. Die Tür öffnete sich, zwei weitere Weihnachtsmänner traten herein. Treiber fuhr herum. Unter den gültigen Plastikmasken der beiden Kollegen ertönten staunende Rufe, dann drängten sie wieder nach draußen. „Stehen bleiben!“, rief Treiber. Doch die beiden wandten sich



Fahrensmann-Krimi

Gefängnis für den Weihnachtsmann

VON TOBIAS SCHELLENBERG

endgültig zur Flucht. Ehe Treiber sich versah, hatte er abgedrückt. Einer der Weihnachtsmänner ging zu Boden, doch der zweite verschwand auf der Straße, bevor ihn der Räuber daran hindern konnte.

Verdammt, verdammt, verdammt! Treibers Gedanken rasten im Kreis. „Raus hier“, rief ihm sein Instinkt.

„Den Sack her!“, brüllte er. Das Verlangte kam, nur spärlich gefüllt, über die Panzerglasscheibe flogen. Treiber fing ihn auf, drehte sich um und sprang über den am Boden liegenden Kostümierten, auf dessen rotem Rücken sich ein dunkler, aber ebenfalls roter Fleck gebildet hatte.

Der Räuber rannte auf die Straße und versuchte sich zu fassen. Eigentlich hatte er sich unauffällig unter seine Kollegen mischen und langsam, ohne auffallende Hast, dem vorbereiteten Versteck für Geld und Waffe zustreben wollen. Er sah sich kurz um. Vier oder fünf andere Weihnachtsmänner waren in Sichtweite. Einer davon wusste, wer er war! Aber welcher? Es war nicht festzustellen! Sein Trick hatte sich auf einmal gegen ihn gewandt!

Er lief los, stieß bittende Kinder beiseite und drehte sich immer wieder um. Nur allmählich beruhigte sich sein Pulsschlag. Vielleicht gab es doch

noch eine Chance. Vor sich bemerkte er einen Pulk von drei oder vier Männern in rotem Mantel, die gemeinsam ihrem Geschäft nachgingen. Er brachte ein halbwegs respektables „Ho Ho Ho!“ zustande und mischte sich unter sie. Sie sahen sich alle recht ähnlich, bestimmt würde sein Verfolger ihn nicht im Auge behalten können. Er fing wieder an, die Kinder mit seinen letzten Süßigkeiten zu beschenken, und bemerkte schließlich voll Erleichterung, dass er ganz in der Nähe des Ortes gelandet war, den er als vorübergehendes Versteck für Waffe und Beute vorgesehen hatte.

Ohne auffällige Hast verschwand er zwischen zwei Geschäftshäusern und landete nach wenigen Schritten in einem dunklen, praktisch fensterlosen Innenhof. Er lauschte angespannt – niemand folgte ihm. Rasch öffnete er den Deckel einer alten, schon ziemlich verrotteten Kiste, holte einen neuen Sack heraus und legte den alten hinein.

Wenige Sekunden später war er bereits wieder auf der Straße. Er atmete tief durch. Die Gefahr war vorbei. Keiner konnte ihm mehr etwas nachweisen. Kaum war dieser Gedanke gedacht, da jagte der nächste Adrenalinstoß durch seine Adern: Ungefähr hundert Metern vor ihm wurde ein anderer Weihnachtsmann von zwei Männern kontrolliert, die unschwer als Kriminalbeamte zu erkennen waren. In einem ersten Reflex wollte Treiber umdrehen, aber er konnte sich noch rechtzeitig fangen. Wozu denn weglaufen? Es gab nichts mehr, was ihn noch von den anderen Rotberockten unterschied.

Dachte er.

Die beiden Polizisten ließen ihn zunächst passieren, was er etwas verwunderlich fand. Dann aber reagierten sie umso heftiger: Sie stürzten hinter ihm her, der eine riss ihm die Füße weg und ließ ihn hart auf das Pflaster knallen, der andere drückte ihm den kalten Lauf einer Pistole in den Nacken.

Die Menschen um sie herum wichen erschrocken zurück, für viele Kinder war der Anblick, der sich ihnen bot, nur schwer erklärlich.

Doch war Treiber selber im Moment nicht wesentlich klüger. Woran zum Kuckuck wollten die ihn denn erkannt haben?

Die Polizisten rissen ihm die Verkleidung vom Leib und durchsuchten erst ihn, dann den Mantel nach Waffen. Anschließend warfen sie den roten Rock neben ihm auf das Pflaster. Wenn sich Treiber aus seiner unvoreilhaftigen Perspektive nicht täuschte, trug der Rücken seines Mantels einen unregelmäßigen weißen Kreis, der da vorher nicht gewesen war.

„Was ist das?“, fragte er gepresst.

„Kunstschnee“, sagte einer der Beamten, während er Treiber Handschellen anlegte und ihn dann in die Höhe zog. „Einer der Leute in der Bank hatte ihn in der Manteltasche. Gerade gekauft, weil er damit zu Hause alljährlich seinen Weihnachtsbaum verziert. Der Mann war kaltblütig genug, Ihnen damit ein Zeichen auf den Mantel zu sprühen. – So, und jetzt kommen Sie mit. Sie können jetzt für viele, viele Jahre im Knast den Weihnachtsmann spielen!“