

# 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

## Sprachprobleme müssen gelöst werden

Es ist nicht immer leicht, seinem Kollegen und Gegenüber an Bord etwas mitzuteilen oder zu erläutern, wenn die Muttersprache nicht dieselbe ist. Noch schwieriger ist dies am Funkgerät oder Telefon. Hat das Gespräch dann auch wichtige Arbeitsanweisungen, Angaben zur Schiffposition oder Absprachen zum beabsichtigten Kurs zum Inhalt, und die Beteiligten verstehen einander nicht oder es herrscht allgemeines Missverständnis, verbunden mit Ratlosigkeit, ist eine gefährliche Situation programmiert.

Diese Schilderung wird den einen oder anderen Leser verwundert fragen lassen, ob es sich hierbei um ein neues oder spezielles Problem der Binnenschifffahrt handelt? Sicherheit nicht. Von 191 Mio. Menschen, die nach dem Migrationsbericht der UN außerhalb ihrer Herkunftsländer leben, sind immerhin 75 Mio. zwischen Entwicklungsländern migriert. 51% aller Immigranten lebten im vergangenen Jahr in Nordamerika oder den wohlhabenden Ländern Asiens. Nur 34% kamen dagegen nach Europa.

In Deutschland ist das Thema Migration ohnehin nicht neu, sei es die Zuwanderung von Gastarbeitern aus Südeuropa in den 60er-Jahren oder die Aus- und Übersiedlung deutschstämmiger Bürger aus Polen und Russland in den 80er- und 90er-Jahren und die bis heute anhaltenden Wanderbewegungen nach Ende der Wirtschaftsblocke in Ost und West. Die Globalisierung der Wirtschaft sowie die ständige Erweiterung der Eu-

ropäischen Union führen zu weiteren verstärkten Wanderbewegungen von Beschäftigten und deren Angehörigen und deren Angehörigen sowie zu Standortwechseln von Unternehmen.

Genau hier sollte auch in der Binnenschifffahrt angesetzt werden. Wenn heute auf den europäischen Wasserstraßen Schiffe mit Besatzungen verschiedenster Muttersprachen unterwegs sind, dann bleibt es dennoch richtig und notwendig, sich an Bord oder über Funk verständlich zu machen. Bleibt die Frage offen, aber wie?

Im Bereich der Arbeitsanweisungen und für Erklärungen an Bord lässt sich auch Vieles mit Bildern erklären, denn wie heißt es doch so schön „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“, aber am Funkgerät ist der Austausch über die gesprochene Sprache wichtig. Wir haben hier sicherlich kein Rezept parat, aber fest steht, zur Sicherstellung der Sicherheit muss sich in der Binnenschifffahrt noch etwas tun.

## „Marlene“ geriet in Berlin in Brand

Am 5. Februar wurde gegen 21.30 Uhr ein Brand auf dem Fahrgastschiff „Marlene“ am Liegeplatz in Berlin entdeckt. Die Feuerwehr konnte nur noch eine Schadensbegrenzung erreichen, da das Schiff bereits nach wenigen Minuten im Fahrgastbereich in hellen Flammen stand.

Bei dem Schiff handelt es sich um ein Schiff der Kufra-Werft aus Lübeck. Ein Fahrzeug, das komplett aus Aluminium gefertigt wurde. Die Aufbauten im Fahrgastbereich und der Steuerstand sind durch die enorme Wärme verbrannt, weitere Aufbauten sind stark verformt und auch zum Teil geschmolzen.



Die Aufbauten der „Marlene“ sind vollkommen verbrannt.

## Sitzung 1/2007 der Vertreterversammlung

Die Sitzung der Vertreterversammlung 1/2007 der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am **Mittwoch, dem 16. Mai 2007, in München, Hilton Hotel, Rosenheimer Str. 15.** Die Sitzung ist öffentlich.

## Gefahrgut-Preis für Dr. Jaegers

Der Tankschiffahrtsunternehmer Dr. Gunther Jaegers ist der diesjährige Träger des Deutschen Gefahrgut-Preises. Dr. Jaegers, der seit Oktober vergangenen Jahres Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) ist, nahm den Preis im Februar aus den Händen der Parlamentarischen Staatssekretärin MdB Karin Roth beim Bundesverkehrsminister in Hamburg entgegen.

Der Deutsche Gefahrgut-Preis wird seit 1991 an Personen verliehen, die auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts, der Gefahrgutbeförderung oder des Umschlages gefährlicher Güter Außergewöhnliches geleistet und dabei gleichzeitig einen nennenswerten Beitrag zur Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter erbracht haben. Dr. Jaegers ist der erste Binnenschiffahrtsunternehmer, der mit diesem Preis ausgezeichnet wurde.

Gehrt wurde Dr. Jaegers vor allem für sein Engagement zur Fortentwicklung des Gefahrgutregelwerkes (ADNR) und die damit verknüpfte Vision der zukünftigen Binnentankschiffahrt und das Modell der Umrüstung auf Doppelhüllentankschiffe. Der Umrüstungsprozess von Einhüllen- auf Doppelhüllentankschiffe soll danach bis 31. Dezember 2018 abgeschlossen sein.

Dabei sei jedoch eine Unterstützung durch den Staat – gerade für die Partikuliere – unerlässlich.

### Aus dem Inhalt:

- Präventionskampagne „Gesunde Haut“
- Unterausschuss Binnenschifffahrt
- Änderung in der RheinSchUO
- Wegeunfälle 2005



Die „Spree-Comtess“ vor dem Energiesparhaus in Berlin.

## Erholung auf dem Wasser

Für Binnenschiffer ist es Alltags und für alle anderen eine Besonderheit – ein Tag auf dem Wasser. Denn was gibt es für Landmenschen Schöneres, als bei strahlendem Sonnenschein an Bord zu gehen? Die

zahlreichen Fahrgastschiffunternehmen haben dies erkannt und bieten ihren Gästen inzwischen (fast) alles. Von der gemächlichen Fahrt über einen stillen See, bei dem man die Flora und Fauna genießen

kann, bis hin zu einer Brückenfahrt durch quirlige Städte. Auf manchen Booten kann man die Ruhe genießen und auf anderen wird einem ein Event mit Show und Musik geboten.

## Die BGF wirkt mit: HAU(P)TSACHE GESUND

### Präventionskampagne „Gesunde Haut“

„Deine Haut. Die wichtigsten 2m<sup>2</sup> Deines Lebens.“ – So lautet das Motto der gemeinsamen Präventionskampagne Haut, die sich in den kommenden zwei Jahren ganz dem Thema Haut widmen wird. Denn gesunde Haut trägt wesentlich zur Lebensqualität bei. Kranke Haut dagegen kann gravierende private und wirtschaftliche Folgen haben.

Sie ist unser eigentliches Zuhause. Unsere Haut: Etwa 2 m<sup>2</sup> Fläche, die wir immer mit uns führen. Nirgendwo sind wir uns selbst so nahe, fühlen wir uns so wohl, wie in unserer eigenen Haut. In unseren 2 m<sup>2</sup> zum Wohlfühlen.

Um diese 2 m<sup>2</sup> geht es bei der gemeinsamen Präventionskampagne der gesetzlichen Kranken- und Unfallver-

sicherung. Als größtes Organ des Menschen bietet die Haut mit einer durchschnittlichen Fläche von 2 m<sup>2</sup> Schutz und Versorgung. Erkrankt sie, verliert sie diese wichtigen Funktionen – dies bleibt nicht ohne Folgen. Oftmals sind für den Betroffenen schwerwiegende soziale und wirtschaftliche Beeinträchtigungen damit verbunden.

Wirtschaftliche Folgen für den Einzelnen, aber auch für die Gemeinschaft. Mit 8.460 Fällen entfielen bei den Berufsgenossenschaften beispielsweise im Jahr 2004 alleine mehr als ein Drittel der bestätigten Berufskrankheiten auf Hauterkrankungen. Die geschätzten gesamtwirtschaftlichen Kosten betragen hierbei etwa 1,25 Milliarden Euro.

„Gesunde Haut – weniger Hauterkrankungen“ lautet daher das Ziel der nun gestarteten Präventionskampagne Haut. In den nächsten zwei Jahren sollen Hauterkrankungen aller Art reduziert und die allgemeine Öffentlichkeit dafür sensibilisiert werden, Haut als besonders wertvolle 2 m<sup>2</sup> des menschlichen Körpers zu betrachten. Denn: „Sie atmet. Sie fühlt. Sie schützt.“ Und sie will behütet werden.

Wer eine gesunde Haut hat, der fühlt sich auch wohl darin, im Berufs- wie im Privatleben. Die Kampagne will die Menschen deshalb auch in beiden Bereichen ansprechen.

Hinweise zu den Aktivitäten in der Binnenschifffahrt lesen Sie auf Seite 3.

## Richtiges Klima im Steuerhaus

### Der Unterausschuss Binnenschifffahrt hat getagt

Am 30./31. Januar 2007 hat wieder – wie regelmäßig in halbjährigem Abstand – eine Sitzung des Unterausschusses Binnenschifffahrt der Arbeitsgemeinschaft der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) stattgefunden. Im Unterausschuss werden spezifische Themen zur Arbeitssicherheit in der Binnenschifffahrt beraten, die dann zur Beschlussfassung in

die Organe der BGF gebracht werden können.

Diesmal stand u.a. auf der Tagesordnung:

Sicherheitsausweise für Besatzungsmitglieder: Viele Fahrgenossen halten ihn noch in Ehren, den guten alten blauen Ausweis der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft

mit Eintragungen der Sicherheits-Seminare, an denen man teilgenommen hat. Der Unter-

ausschuss hat nun beschlossen, etwas Neues, Umfangreicheres zu entwickeln, worin der Versicherte alles eintragen lassen kann, was mit Aus- und Fortbildung, Unterweisung, arbeitsmedizinischer Untersuchung usw. zu tun hat.

Klimaanlagen auf Binnenschiffen: Der gerade fertig gestellte Zwischenbericht über die klimatische Situation in Steuerhäusern und Wohnun-

gen wurde vorgestellt und diskutiert. Der Fahrensmann wird über die Ergebnisse des Forschungsprojektes, das in diesem Jahr festgesetzt wird, zu gegebener Zeit berichten. Auch wurden Vor- und Nachteile des Einbaus von Klimaanlagen (speziell bei der Nachrüstung) diskutiert und mögliche Gesundheitsgefahren bei schlecht gewarteten Anlagen genannt.



Hallo Fahrenleute!

**Berufskleidung drückt Kompetenz aus**

Ob im Job oder beim Sport, das richtige Outfit ist heute bei nahezu allen Tätigkeiten gefragt. Zeigen wir doch damit in aller Deutlichkeit, dass und wie wir uns mit der Tätigkeit oder der Aufgabe identifizieren. Kein Profisportler geht ohne seine spezielle Sportbekleidung in den Wettkampf. Und unsere Kids gehen ebenso mit den manchmal doch etwas zu großen Jacken einer bekannten Bekleidungsfirma aus.

Und im Berufsleben? Richtig, der Bahnbeamte oder der Postbote sind mit ihrer Bekleidung für uns sofort erkennbar. Und wer bei der Bahn auf einem Bahnhof schon einmal eine Frage zur möglichen Zugverbindung hatte, war hocherfreut, wenn er den „Bahner“ an seiner Kleidung zwischen den vielen Reisenden auf Anhieb erkannte – eben an seiner Berufsbekleidung.

Diese Berufsbekleidung sollte nicht mit der persönlichen Schutzausrüstung verwechselt werden. Die Schutzausrüstung (PSA) ist dazu bestimmt, von den Arbeitnehmern getragen zu werden, um sich vor möglichen Gefahren für ihre Gesundheit bei der jeweiligen Tätigkeit zu schützen. Dagegen hat die Berufsbeklei-

dung neben einer gewissen Schutzfunktion hauptsächlich die eindeutige Erkennbarkeit zu gewährleisten. Sie soll eine seriöse Ausstrahlung vermitteln und Hand auf's Herz: Sie soll uns auch attraktiver machen. Wer möchte nicht gut aussehen, wenn er seinen täglichen Job verrichtet?



In der Fahrgastschiffahrt hat dies eine besondere Bedeutung. Da sind alle anderen in Freizeitstimmung und natürlich möchten auch die Besatzungsmitglieder schmuck aussehen. Tragen sie eine spezielle Kleidung, dann können die Fahrgäste sofort erkennen, wer zur Besatzung gehört und sie spüren durch die „seemännische Aufmachung“ eine gewisse Kompetenz und Professionalität. Und im Ernstfall, bei einer Havarie, wenn also sicher und konsequent alle nötigen Maßnahmen für das Schiff und für das

Wohl der Fahrgäste umgesetzt werden müssen, dann ist es ein großer Vorteil, wenn man die Besatzungsmitglieder mit der Berufsbekleidung (auch: Uniform) deutlich erkennen kann. Sie bietet in einer undurchsichtigen Situation wichtige Orientierung und die Hinweise, die von ihren Trägern gegeben werden, erhalten durch die Autorität eine gewisse Verbindlichkeit. Dies hilft bei der Umsetzung von Rettungsmaßnahmen.

Gelungene Berufsbekleidung ist mit Tragefrust verbunden. Eine Mannschaft mit entsprechender Kleidung – als optische Visitenkarte – lässt auch im Nachhinein einen positiven Eindruck in Erinnerung.

Ob nun Berufsbekleidung oder Persönliche Schutzausrüstung getragen werden muss, hängt letztendlich von der jeweiligen Tätigkeit ab. Sicher ist jedoch, dass wir den jeweiligen Träger schützen wollen und mit der Ausstrahlung nach außen unsere Kompetenz ausdrücken.

Der alte Spruch „Kleider machen Leute“ trifft auf alle Branchen zu. Warum also nicht auch an Bord unserer Schiffe?

*Regitze*



Neuer und sicherer Liegeplatz an der Regnitz.

**450 m lange Stahlwand ersetzt Betonbau im Kanal Bamberg: Winterfeste Liegeplätze**

Einem winterfesten Liegeplatz garantiert seit Oktober 2006 die neue Geschieberückhaltewand zwischen dem Fluss Regnitz und dem Main-Donau-Kanal unterhalb der Bamberger Heinrichsbrücke.

Sollte der Schiffsverkehr auf dem Kanal wegen zu starker Eisbildung in den Wintermonaten eingestellt werden müssen, bieten sichere Landgänge und nahe Parkplätze den Besatzungen der bis zu 185 Meter langen Verbände einen angenehmen und sicheren Aufenthalt in Bamberg.

Hintergrund dieses in knapp einem Jahr von Oktober 2005 bis September 2006 für rund 2,6 Millionen Euro fertiggestellten Projektes sind die durch Hochwasser bedingten Geschiebeablagerungen, die den Schiffsverkehrsverkehr behindern.

Unterhalb der Bamberger Heinrichsbrücke mündet die Regnitz in den Main-Donau-Kanal. Der Fluss lagert bei Hochwasser erhebliche Geschiebefrachten wie Sand und Kies im Kanal ab.

Deshalb wurde im Unterwasser der Bamberger Schleuse 1976/77 nach Modelluntersuchungen der TU München eine 450 Meter lange Geschieberückhaltewand aus Beton errichtet. Gleichzeitig sicherte ein zwei Meter tiefer Ablagerungsraum als Sandfang in der Sohle der Regnitz einen reibungslosen Verkehr auf dem Wasser.

Die abgelagerten Sedimente wurden je nach Bedarf in unregelmäßigen Abständen vom Wasser- und Schiffsverkehrsamt Nürnberg zur Ausbaggerung in Auftrag gegeben.

Nach fast 30-jähriger Nutzung wies die Betonwand allerdings erhebliche Schäden auf. Eine Instandsetzung des Betonbauwerkes wäre wegen der einen vertretbaren Rahmen sprengenden Kosten nicht zu verantworten gewesen.

Im Auftrag des Nürnberger Amtes ließ das WNA Aschaffenburg deshalb die beschädigte Konstruktion abbauen und durch eine Stahlkonstruktion ersetzen.

**„Gelbe Tafel“ überarbeitet**

**Tafel „Rettung Ertrinkender“**

In der vergangenen Ausgabe des Fahrensmann hatten wir ausführlich über einige Neuerungen in der Ausübung der Ersten Hilfe berichtet. Die neuen Empfehlungen des European Resuscitation Council (ERC) sind nun in die BGF Tafel zur „Rettung Ertrinkender“ umgesetzt worden. Es handelt sich hauptsächlich um Änderungen in der Reanimation

bzw. der Seitenlage als Maßnahme bei Bewusstlosigkeit.

Auch die Piktogramme wurden auf den neuesten Stand gebracht. Die Tafel kann bei der BGF, Referat Binnenschiffahrt, 47053 Duisburg, Fax: (02 03) 2 95 21 35 angefordert werden. Mitgliedsunternehmen erhalten sie zum Selbstkostenpreis von 5,00 Euro zzgl. Mwst., Verpackung und Porto.

**Die BGF sucht den sicheren Landsteg**

Im letzten Fahrensmann hatten wir Sie gebeten, uns Vorschläge für einen innovativen Landsteg zu machen. Ziel ist ein sicherer, alltagstauglicher Landsteg, der ein sicheres An-Bord- und An-Land-Gehen ermöglicht. Erste Vorschläge sind bei uns eingegangen, aber wir suchen noch mehr. Sicher gibt es bei den Praktikern noch Vorschläge. Vielleicht bei Ihnen? Haben Sie eine Idee? Schlummert sie schon bei Ihnen und muss nur noch auf's Papier gebracht werden? Dann los: Bringen Sie Ihre Vorstellung auf Papier oder in den Rechner. Schicken Sie uns Ihre Ideen ein, als Bild, als Skizze, als Beschreibung.

**Prämien winken**

Die besten werden mit Prämien belohnt. Die BGF setzt dafür 500,-, 300,- und 200,- Euro aus. Ist eine Idee dabei, die so herausragend und so 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.

Die besten Ideen werden wir hier im Fahrensmann veröffentlichen. Also nicht zögern, anfangen. Schicken Sie Ihre Idee, Ihre Zeichnung, Ihr Foto an die BGF, Referat Binnenschiffahrt, Postfach 210154, 47053 Duisburg. Die BGF hat den Einsendeschluss verlängert. Ihre Idee sollte bis Ende April 2007 bei uns eingegangen sein. Wir sind gespannt.

**Zukünftig nur mit Gaswarnanlage Änderung der RheinSchUO**

Zum 1. Januar 2006 ist die Neufassung des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit Vorschriften über Fahrgastschiffe in Kraft getreten (siehe auch Artikel auf Seite 6). Eine der neuen Bestimmungen sagt aus, dass Flüssiggasanlagen nur noch auf Fahrgastschiffen mit einer Länge bis zu 45 m eingebaut werden dürfen und auf anderen Schiffen vorhandene nur noch dann weiterbetrieben werden dürfen, wenn eine geeignete Gaswarneinrichtung vorhanden ist.

Wie eine solche Einrichtung beschaffen sein muss, ist jetzt in der Richtlinie Nr. 24 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) festgelegt worden. Der Fahrensmann stellt die wichtigsten Punkte vor. Die Einrichtung soll vor zwei gefährlichen Gasen warnen: – explosionsfähiges Propan-Luft-Gemisch, das bei Leckagen oder fehlerhaften Zündsicherungen austreten kann, und – giftiges Kohlenmonoxid, das bei einer unvollständigen Verbrennung (Sauerstoffmangel) entsteht.

Die Einrichtung muss von einer Fachfirma eingebaut werden und spätestens bei der ersten Prüfung der Flüssiggasanlage nach dem 1. Januar 2005 an Bord sein. In jedem Raum mit Verbrauchsgütern muss ein Sensor für diese Gase vorhanden sein, die Warnung muss im überwachten Raum und im Steuerhaus (oder an einer anderen ständig besetzbaren Stelle des Fahrgastschiffes) optisch und akustisch erfolgen.

Die Prüfung erfolgt nach Herstellerangaben ebenso wie die Wartung, zu der vom Hersteller der Warneinrichtung aussagekräftige Unterlagen an Bord gegeben werden müssen.

Diese Richtlinie Nr. 24 der ZKR ersetzt die Abschnitte 4.11 und 6.7 der BG-Regel „Flüssiggasanlage zu Haushaltszwecken auf Wasserfahrzeugen in der Binnenschiffahrt“ (BGR 146). Die BGF hat alle von ihr bzw. der früheren BSBG anerkannten Einrichter und ermächtigten Sachverständigen für Flüssiggasanlagen entsprechend angesprochen.

**Brand auf der „Albatros“**

Bei einem Brand auf der MS „Albatros“ sind am 17. Februar 2007 zwei Menschen leicht verletzt worden. Das Feuer war bei Wischhafen in Niedersachsen ausgebrochen.

Nach Angaben des Havariekommandos seien keine Schadstoffe ausgetreten. Die Schiffsfahrt auf der Elbe war nach Polizeiangaben zu keinem Zeitpunkt gefährdet. Die Feuerwehr löschte den Brand an Bord und von anderen Schiffen aus. Insgesamt waren mehr als 100 Einsatzkräfte an der Unglücksstelle.

**Umsatz leicht gestiegen**

Mitte 2005 waren in der Binnenschiffahrt 1.280 deutsche Unternehmen tätig, die einen Umsatz aus der Binnenschiffahrt von 1.434 Millionen Euro (+5% gegenüber 2004) erreichten. Die Unternehmen verfügten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes über 2.953 Binnenschiffe zur Güter- und Personenbeförderung (-4%).

Von den 1.280 Unternehmen führten 663 Trockengüterschiffahrt, 207 Tankschiffahrt, 55 Schub- und Schleppschiffahrt für andere Unternehmen sowie 380 Unternehmen Personenschiffahrt durch.

**Rettung Ertrinkender**  
Ruhe bewahren – Eigene Sicherheit beachten

Versuchen, den Ertrinkenden mit Leinen, Stangen oder schwimmenden Gegenständen ans Ufer zu bringen.  
Nicht selbst in Gefahr bringen! Vorsicht: In unbekanntes Gewässer möglichst nur hineingelassen.  
Den Ertrinkenden von hinten anschwimmen. Schlägt er um sich: Abwarten und beruhigen.

Rettungsring zuwerfen  
Gegenstand zureichen  
Rettung mit Achselgriff

Vom Boot aus retten  
Bergen ins Beiboot

**Notruf**  
• WO geschah es?  
• WAS geschah?  
• WIE viele Verletzte?  
• WELCHE Art von Verletzungen?  
• WARTEN auf Rückfragen!

Bewusstseins prüfen  
nicht vorhanden  
keine normale Atmung  
30x Herzdruckmassage im Wechsel mit 2x Beatmung  
1 sec. lang Luft in Mund oder Nase blasen

Maßnahmen bei Unterkühlung  
• unterkühlte Person an einen warmen Ort bringen  
• nasse Kleidung vorsichtig ausziehen  
• den Betroffenen in völlige Ruhelage ggf. stabile Seitenlage bringen, so wenig wie möglich bewegen  
• weiteren Wärmeverlust durch Zudecken verhindern (Rettungsdecke oder Wolldecke)  
• keine Achselwärmeveruche unternehmen!  
• die Gliedmaßen nicht massieren!  
• ist der Betroffene bei Bewusstsein: Warme, gezuckerte Getränke geben (z. B. Tee), niemals Alkohol!  
• ständige Bewusstseinskontrolle  
• bei Bewusstlosigkeit: Stabile Seitenlage  
• bei Atemstillstand: Herz-Lungen-Wiederbelebung

Situationsgerecht helfen  
z. B. Wunde versorgen  
Stabile Seitenlage  
Bewusstseins und Atmung überwachen

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · Referat Binnenschiffahrt · Düsseldorf Straße 193 · 47053 Duisburg



● **Verletzung durch scharfe Kanten**

● **Allergien durch Säuren**

● **Verbrennung durch Sonne**

# Hände brauchen Schutz

Deine Haut, die wichtigsten 2 m<sup>2</sup> Deines Lebens – unter diesem Motto steht die Kampagne, mit der wir alle für mehr Achtsamkeit für unsere Haut aufgefordert werden. Hautschutz, da denkt man zunächst an hübsche Models, an Frauen mit glatter Haut, an Tiegeln und Döschchen mit duftenden Essenzen. Aber die Kampagne will uns zeigen, Hautschutz geht alle an, nicht nur die Frauen. Auch für Männer sind die Haut die wichtigsten 2 m<sup>2</sup>.

Und das gilt für alle Branchen, auch für viele, die bei der BGF versichert sind.

Die Kampagne wurde im Januar gestartet und erstreckt sich über zwei Jahre. Sie setzt sich aus zwei Teilen zusammen: Allgemeine Aktionen im Rahmen der Dachkampagne und Aktivitäten der einzelnen Träger, mit denen diese gezielt informieren und Maßnahmen zum Abbau von Hautgefährdungen anregen wollen.

## Gemeinsame Kampagne

Der Technische Aufsichtsdienst der BGF hat im 1. Quartal 2007 seine Aktivitäten gestartet. Bei Betriebsbesuchen haben die Technischen Aufsichtsbereitschaften anhand eines Fragebogens Informationen eingeholt, wie es um den Hautschutz in den Betrieben bestellt ist. Wo treten Gefährdungen auf? Wie werden sie vermieden? Stehen Hautmittel bereit? Werden die Beschäftigten unterwiesen?

Die Ergebnisse der Befragung werden ausgewertet und in konkrete Maßnahmen umgesetzt. Geplant ist Unterweisungsmaterial für den betrieblichen Einsatz sowie die Berücksichtigung der Thematik in den überbetrieblichen Schulungen der BGF, aber auch Informationen hier im Fahrensmann und bei Betriebsbesichtigungen. Ziel ist es, die Botschaft, auf die eigene Haut zu achten, fest im Bewusstsein zu verankern,

auch in der Binnenschiffahrt. Auch hier sind verschiedene Tätigkeiten an Bord mit Belastungen für die Haut verbunden.

Ein Bereich ist der Umgang mit Gefahrstoffen. Er gehört zur täglichen Routine in der Binnenschiffahrt. Die wichtigsten „Werkzeuge“ der Binnenschiffer sind hierbei ihre Hände. Es gilt, sie im Arbeitsleben vor mechanischen Einwirkungen sowie vor unterschiedlichen Arbeitsstoffen zu schützen, um Hauterkrankungen vorzubeugen. Überall an Bord gibt es Gefahren für die Haut: Scharfe Kanten und raue Oberflächen, die die Haut aufritzen, Wasser und Feuchtigkeit, die die Haut aufweichen, Staub, Schmutz, Lösemittel, Pasten, Öle und Fette, Säuren und Laugen, Farben und Lacke, Verdüner oder andere Chemikalien, die den Schutzmantel der Haut verletzen sowie Allergien auslösen können. Mit der richtigen Auswahl von Schutzhandschuhen kann diesen Gefahren begegnet werden. Aber nicht jeder Schutzhandschuh ist für jeden Verwendungszweck geeignet.

Schutzhandschuhe schützen die Hände im Allgemeinen vor:

- mechanischen Belastungen wie Stich- und Schnittverletzungen
- thermischen Belastungen wie Verbrennungen oder Unterkühlungen
- chemischen Gefahren wie Verätzungen oder
- Gefahren durch Feuchtarbeit.

Hier gilt es die richtige Wahl zu treffen. Um die für die jeweiligen Tätigkeiten und Benutzer geeigneten Handschuhe auswählen zu können, ist durch den Unternehmer eine umfassende Beurteilung der Gefährdung vorzunehmen. Nur wenn man weiß, was der Beschäftigte tun soll, mit welchen Mitteln er umgeht, kann man den richtigen Schutzhandschuh bereitstellen.

Was ist dabei noch zu beachten? Bei der Auswahl von Chemikalienschutzhandschuhen sind sowohl die Schutzwirkung gegenüber den eingesetzten Produkten bzw. Gefahrstoffen, die Randbedingungen des Arbeitsplatzes als auch die persönlichen Voraussetzungen und Dispositionen (zum Beispiel eine möglicherweise bestehende Allergie gegenüber Inhaltsstoffe des Handschuhmaterials) des Handschuhträgers zu berücksichtigen.

## Schutz vor Chemikalien

Ein wichtiges Kriterium, welches die Auswahl des richtigen Chemikalienschutzhandschuhs beeinflusst, ist dessen Tragedauer. Hierunter versteht man die Zeit, die der Schutzhandschuh getragen werden kann, ohne von der Chemikalie durchdrungen zu werden. Die Tragedauer von Chemikalienschutzhandschuhen wird entscheidend von den Chemikalien oder Chemikaliengemischen sowie den Arbeitsbedingungen beeinflusst.

Für die Auswahl der Handschuhe sind darüber hinaus die physikalischen Bedingungen, wie Umgebungstemperatur, Arbeiten in feuchtem Milieu etc., sowie die Arbeitstechniken, wie Arbeiten mit erhöhter mechanischer Belastung, Dauerkontakt, Spritzkontakt oder Intervallkontakt, entscheidende Kriterien.

Denn die Verwendungszeit eines Chemikalienschutzhandschuhs wird nicht nur durch mechanische Schäden (Risse oder Löcher) begrenzt, sondern auch durch die Aufnahme von Chemikalien in das



Zwei Quadratmeter groß ist die Hautoberfläche eines Menschen – das wichtigste Organ.

jeweilige Handschuhmaterial. Jeder Chemikalienschutzhandschuh besitzt eine sogenannte Durchbruchzeit. Diese wird als Penetration bezeichnet.

In der EU dürfen für den Umgang mit chemischen Produkten nur Schutzhandschuhe nach DIN EN 374-1 mit CE-Kennzeichnung gemäß der höchsten Zertifizierungskategorie III in den Verkehr gebracht und zum Einsatz kommen. Um mit dem CE-Zeichen gekennzeichnet werden zu können, muss der Chemikalienschutzhandschuh erfolgreich ein Zertifizierungsverfahren durchlaufen. Zu erkennen sind die Handschuhe an der CE-Kennzeichnung mit der vierstelligen Nummer des Prüf-Institutes, mit Angaben zur Art und Größe des Handschuhs und dem Namen des Herstellers in Verbindung mit einem

Piktogramm gegen chemische Gefahren. Dieses Piktogramm ist an einem abgebildeten Glaskolben zu erkennen. Sollte der Zusatz „i“ in diesem Piktogramm abgebildet sein, bedeutet dies, dass der Benutzer die mitzuliefernde Informationsbroschüre des Herstellers lesen soll.

## Gefährdungsbeurteilung

An Bord von Binnenschiffen kommen Gefahrstoffe nicht nur als Arbeitsstoff, sondern ebenso als Ladegut vor. Auch hierbei ist der Hautschutz wichtig. Beim Gefahrguttransport ist meistens noch mehr gefragt, als die richtigen Handschuhe. Hier wird der Hautschutz in der Regel durch die stoffspezifische Schutzklei-

dung gewährleistet. Darunter fallen Schutzanzüge, Schutzschuhe und Schutzhandschuhe. Die Ausführung der Schutzkleidung richtet sich nach den zu erwartenden Gesundheitsgefahren, die durch Umgang mit dem Gefahrgut auftreten können. Für den Unternehmer bedeutet dies, dass er im Vorfeld anhand der Sicherheitsdatenblätter und einer Gefährdungsbeurteilung die möglichen Gesundheitsgefahren ermitteln und danach die richtige Schutzausrüstung zur Verfügung stellen muss.

Auf jeden Fall müssen die Beschäftigten darin unterwiesen werden, welche Gefahren beim Umgang mit bestimmten Stoffen auftreten können und wie man sich sinnvoll davor schützt. Das Tragen der Schutzausrüstung sollte regelmäßig kontrolliert werden.



Vorsicht beim Gebrauch von Lösungsmitteln.



Stoffspezifische Schutzkleidung benutzen.

## Hautschutz mit System bietet ein Hautschutzplan

Hautschutz, da denken viele an Allergien oder Ekzeme, andere an Schutzhandschuhe oder auch an die bekannte Allzweckcreme. Die Beispiele zeigen schon, Hautschutz ist vielfältig. Er betrifft viele Lebensbereiche und er sollte zum Alltag gehören, wie viele der Alltagssituationen zeigen, bei denen es auf Schutz ankommt. Das fängt schon beim morgendlichen (oder abendlichen) Waschen an. Vollbäder sind nicht gut für den Geldbeutel und nicht immer gut für die Haut. Duschen ist eine Alternative und man kann Eines für seine Haut tun, wenn man nicht zu oft, nicht zu heiß und je nach Hauttyp mit rückfettenden Substanzen duscht.

Je nach Wetterlage bietet sich eine Hautcreme zum

Schutz an, für die Hände so wie so, aber auch der restliche Körper freut sich darüber. Oft reicht ein günstiges Produkt aus dem Drogeriemarkt aus, manchmal muss es aber auch was Spezielles sein. Für den Hautschutz im Beruf ist ein Dreischritt sinnvoll. Die Haut braucht erstens Schutz vor der Arbeit, zweitens Reinigung und drittens Pflege nach der Arbeit. Für verschiedene Tätigkeiten gibt es ganz unterschiedliche Produkte, sowohl für die Reinigung wie für den Schutz und die Pflege. Es ist zum Beispiel ein Unterschied, ob die Haut durch ständige Feuchtigkeit oder durch den Umgang mit bestimmten Chemikalien belastet wird oder ob sie mit Öl/Fett verschmutzt wird oder mit Farbe. Sinnvoll ist daher ein Haut-

schutzplan. In ihm werden die verschiedenen Schritte und Produkte niedergelegt. Ihr Betriebsarzt berät Sie bei der Erstellung gerne. Sprechen Sie ihn an. Der Hautschutzplan kann dann in der Nähe der Waschgelegenheit zur Händereinigung aufgehängt werden. Dort gehören auch die Produkte zum Schutz und zur Pflege hin. Je nach benötigter Menge bieten sich Spender oder auch Tuben an.

Und noch ein Thema ist im Alltag wichtig: Sonnenschutz. Mit den ersten Sonnenstrahlen kann man die Kollegen wieder beobachten, wie sie mit freiem Oberkörper und wenig Hose an Deck streichen oder abwarten. Wer sich an Deck aufhält, der ist der Sonne ungeschützt ausgesetzt. Hinzu

kommt die Reflexion durch das Wasser. Das ist dann schnell zuviel für die Haut. Also um die Mittagszeit am besten eine Pause machen. Geht das nicht, weil man ja für die Arbeit und nicht für Pausen bezahlt wird, dann ist Sonnenschutz unbedingt notwendig. Eine Mütze für den Kopf, ein T-Shirt oder Hemd für den Oberkörper – so lassen sich auch kleine Pölsterchen kassieren – und reichlich und rechtzeitig Sonnencreme für die unbedeckten Körperteile. Diese muss rechtzeitig auf alle unbedeckten Körperteile aufgetragen werden. Vergessen Sie dabei die Ohren und den Nasenrücken nicht. Solche „Sonnenbalkone“ sind besonders schnell von Verbrennungen betroffen.



# Technische Vorschriften da EG-Richtlinie über Binnenschiffe in Kraft

1995 trat die Rheinschiffsuntersuchungsordnung in vollständiger Überarbeitung (die zusätzlichen Bestimmungen über Fahrgastschiffe kamen elf Jahre später) in Kraft. Sie entsprach hinsichtlich der Aktualität, der Berücksichtigung moderner Einrichtung dem „Stand der Technik“. Damit unterschied sie sich von der Richtlinie 82/714/EWG über Binnenschiffe. Auf europäischer Ebene begann man einige Jahre später, diese Richtlinie ebenfalls zu überarbeiten. Nach kurzer Zeit blieb man jedoch in der Arbeit an dem Thema „Gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten“ stecken. Wie sollten europäische Schiffszulassungen auf dem Rhein gelten, wie Rheinteste auf den übrigen Wasserstraßen der EG?

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der „alten“ Richtlinie (1982) war das kein Thema, denn damals bestand die EG im Wesentlichen aus Rheinanliegerstaaten. Heute jedoch haben die meisten Mitgliedsstaaten der EG keinen direkten Anteil an der Rheinschiffahrt, und viele haben ihre eigenen, in Jahrzehnten gewachsenen Binnenschiffahrtssysteme.

Die Frage der gegenseitigen Anerkennung der Zulassungen von Binnenschiffen konnte für die ZKR und die EG Anfang des Jahrzehntes zufriedenstellend gelöst werden. So konnten die ins Stocken geratenen Arbeiten wieder aufgenommen und im Jahr 2005 abgeschlossen werden. Nachdem die Übersetzung in alle Amtssprachen der EG fertiggestellt waren, alle Hürden in den Organen der EU genommen wurden und die Veröffentlichung am 30. Dezember 2006 erfolgte, ist sie nun in Kraft getreten: Die Richtlinie

2006/87/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe. Der Text kann in Deutsch von der Homepage der EU heruntergeladen werden: <http://eurlex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2006:389:SOM:DE:HT:ML>

Die Richtlinie, in der Geltungsbereich, Anerkennung von Schiffsattesten, Änderungsverfahren usw. geregelt sind, hat eine Reihe von Anhängen, in denen die wesentlichen Inhalte niedergelegt sind. Anhang II beinhaltet die technischen Anforderungen an Binnenschiffe und entspricht im Wesentlichen vollständig der RheinSchUO Teil II. Somit müssen Binnenschiffe außerhalb des Rheins – wenn sie die Zone 3 international befahren – zukünftig die gleichen Regelungen erfüllen wie solche, die auf dem Rhein ver-

kehren, natürlich unter Anwendung von Übergangsvorschriften.

Damit die Gleichheit auch zukünftig so bleibt, ist das sogenannte „Komotologieverfahren“ eingeführt worden: Änderungen der RheinSchUO und des Anhangs II der Richtlinie sollen gleich sein und möglichst zeitnah erfolgen.

Die Richtlinie gilt nicht unmittelbar; sie muss innerhalb von 24 Monaten in den Mitgliedsstaaten der EG in nationales Recht umgesetzt werden. Das geschieht in Deutschland durch eine Neufassung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung, in der dann auch – wie heute – Erleichterungen für Fahrzeuge auf Wasserstraßen der Zone 4 sowie zusätzliche Anforderungen an Wasserfahrzeuge auf den Zonen 1 und 2 zu finden sein werden. Der Fahrensmann wird zu gegebener Zeit hierzu berichten.



Modernes Binnenschiff bei der Moseleinfahrt.

## BGF und BG Bahnen nähern sich an Weitere Fusionen denkbar. See-BG überlegt noch.

Ab 1. Juli 2007 bilden die gewerblichen Berufsgenossenschaften und die Unfallkassen einen gemeinsamen Spitzenverband für die gesetzliche Unfallversicherung.

Der neue Verband soll aus der Fusion des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) und dem Bundesverband der Unfallkassen (BUK) hervorgehen.

### Neuer Dachverband

Dieser Zusammenschluss ist Teil des Reformkonzepts der Berufsgenossenschaften. Der Hauptgeschäftsführer der BGF, Heino W. Saier, erklärte dazu: „Dass die Unfallversicherung reformiert werden soll, ist Vereinbarung zwischen den Koalitionspartnern. Offensichtlich kommen wir heute ohne Reform in der Politik nicht mehr aus.“

Das eigene Reformkonzept der BGen sehe so aus: „Entgegen den diskutierten Plänen wird es nicht nur eine oder drei Berufsgenossenschaften geben, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach neun, darunter eine für Transport, Verkehr und Logistik.“

Saier bedauerte, den „Ausstieg“ der Großhandels- und Lagerei-BG (GroLa-BG) aus dem abgeschlossenen Fu-

sionsvertrag mit der BGF. Es gehe zum dritten Mal eine gute Gelegenheit vorüber, die seit über 100 Jahren bestehenden Abgrenzungsprobleme zwischen beiden Unfallversicherungsträgern zu beseitigen, sagte er. „Wir konzentrieren uns darauf, mit einer Konsolidierung in der Verkehrs- und Transportlandschaft unsere Schlagkraft im Verkehrssektor für die Unternehmen und Versicherten zu verbessern.“

Zu weiteren Fusionsankündigungen meinte der BGF-Hauptgeschäftsführer: „Die BG der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen hat Interesse, sich an einer neuen Verkehrs-Berufsgenossenschaft zu beteiligen.“ Saier hofft auf eine Entscheidung gemeinsam mit der Selbstverwaltung noch vor der Sommerpause.

### Verkehrs-BG

Die See-Berufsgenossenschaft zögere noch, da in ihrem Zuständigkeitsbereich eine Reihe von Leistungen gebündelt werden, was in anderen Branchen nicht üblich sei. Ausschlaggebend für eine Entscheidung sei daher die weitere Entwicklung der Gesundheitsreform.

Das Finanzierungssystem der BGen, so Saier, werde sich nicht grundsätzlich ändern:

„Die Beiträge werden auch zukünftig im Wege der Umlage erhoben und nach Gefahrklassen risikoadäquat entsprechend der Entwicklung bei Unfällen und Berufskrankheiten verteilt.“ Die Vorstellungen, die Rentenlast über alle Berufsgenossenschaften nach dem Unfallgeschehen und der Leistungsfähigkeit neu zu verteilen, könnte für die BGF

### Neuverteilung

und ihre Mitgliederstruktur eine höhere Rentenlast bedeuten. „Die Reform des Leistungsrechts sehen wir mit gemischten Gefühlen. Sicher ist auch das jetzige Verfahren mit pauschalierten Anerkennungssätzen nicht optimal.“

Denkbare Lösung: Trennung von Erwerbs- und Gesundheitsschaden. Problematisch: In Verkehrsberufen, also bei den Versicherten der BGF, komme es eher zu einem Verlust des Arbeitsplatzes, auch wenn nur geringe Einschränkungen der körperlichen Leistungsfähigkeit oder des Sehvermögens vorliegt. „Eine Wiedereingliederung auf anderen Arbeitsplätzen ist nicht leicht zu erreichen. Wir sind besorgt, dass die Reform gerade in unserem Bereich zu mehr Aufwand führen könnte“, so Saier.



Auszubildende in der Berufsbildenden Schule Schönebeck.

## Ein Gespür für die Gefahren Neue Azubis: Sicherheit steht im Mittelpunkt

Die neuen Binnenschiffer sind da. Am 8. Januar 2007 begann für 25 Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt der zweite schulische Teil der Berufsausbildung an der Berufsbildenden Schule Schönebeck. Einen ersten Lehrgang haben die Auszubildenden schon im September 2006 dort absolviert, den sogenannten Sicherheitslehrgang, denn Sicherheit wird bei der Ausbildung zum Binnenschiffer in Schönebeck großgeschrieben.

Im jetzigen Ausbildungsabschnitt arbeiten sich die Jugendlichen durch die Lernfelder der theoretischen Ausbildung. In den sechs Lernfeldern, die bis zu Ostern 2007 zu absolvieren sind, werden die Auszubildenden immer wieder auf die möglichen Gefahren im Beruf, deren rechtzeitiges Erkennen, ihre Vermeidung und Beseitigung hingewiesen. Dieses begleitet die Ausbildung wie ein roter Faden vom ersten Ausbildungstag bis zur Facharbeiterprüfung.

Aber es bleibt nicht beim Hinweisen. Vielmehr wurden zu den vorgegebenen Lernfeldern sogenannte Lernsituationen wie „Schiffssicherheit“, „Erstthelferausbildung“ und „Rettungsschwimmen“ eingerichtet. So erfahren die Jugendlichen dieses Jahrgangs fast als Erste im Beruf die geänderten Regelungen zu den lebenserhaltenden Maßnahmen, wie sie nach neuen medizinischen Erkenntnissen ausgeführt werden sollen (siehe auch Artikel zur „Gelben Tafel“ auf Seite 2).

Am Ende dieses Ausbildungsabschnittes legen sie schon die Prüfung zum Ersthelfer ab und am Ende ihrer gesamten Ausbildung wird der Ersthelferschein erneuert, sodass sie als junge Matrosen auch auf diesem Gebiet gut und aktuell ausgebildet sind.

Die Lernsituation „Schiffssicherheit“ macht die Auszubildenden mit drei Schwerpunkten vertraut: der Unfallverhütung, dem Brandschutz und dem Umgang mit gefährlichen Gütern. Dabei unterstützen die Technischen Aufsichtsbeamten der BGF tatkräftig. Die Auszubildenden erfahren im ersten Ausbildungsabschnitt alles über

### Übung im Rettungsschwimmen

die Struktur und Rolle der Berufsgenossenschaft und beschäftigen sich mit den wichtigsten Regeln der Unfallverhütung auf Binnenschiffen. Dabei lernen sie auch das neue weiße Bordexemplar mit den Unfallverhütungsvorschriften der Binnenschiffahrt kennen. Es kann von Mitgliedsbetrieben der BGF unter [www.bgf.de](http://www.bgf.de) kostenfrei angefordert werden.

In diesem Schuljahr werden die Schüler erstmals über die „Richtlinie über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt“ unterrichtet. Damit wird den steigenden Ausbildungsplätzen in der Fahrgastschiffahrt Rechnung getragen.

Dass Binnenschiffer schwimmen können müssen, und das

auch noch gut, ist eine Forderung der Arbeitgeber. Aber nicht nur sich selbst in Sicherheit bringen, sondern auch anderen im Wasser helfen zu können, ist Ziel der Lernsituation „Rettungsschwimmen“. Am Ende der Berufsausbildung nehmen die Auszubildenden an der Rettungsschwimmerprüfung teil. Wenn sie die Prüfung bestehen, honoriert die BGF diese Leistung durch eine Prämie.

Aber damit hört das Thema Sicherheit in der Ausbildung nicht auf. Auch wenn sich in diesen drei Lernsituationen die Sicherheitsausbildung konzentriert, wird in allen anderen Bereichen der schulischen Ausbildung Sicherheit großgeschrieben. Ob beim Knoten und Spleißen, beim Fahren mit dem Beiboot, beim Arbeiten an Pumpen und Verdichtern, beim Arbeiten auf dem Glatdeckprahm oder beim Anlassen und Bedienen der Motoren, immer müssen die Auszubildenden mit offenen Augen, korrektem und sachkundigen Handeln und mit Übersicht ihre Aufgaben lösen. Sie lernen also Sicherheit von Anfang an.

Damit tragen die Lehrer und Fachlehrer in der Fachpraxis an der Berufsbildenden Schule Schönebeck zu einer soliden Ausbildung zum Binnenschiffer bei und hoffen, dass die Auszubildenden im Binnenschifferberuf unfallfrei ihre Ausbildung beenden, einen guten Start in ihr Berufsleben haben und immer den Anforderungen an sie gewachsen sein werden.

## Neue Unterweisungskarten für Binnenschiffer

Vorgesetzte, die an Bord für die Unterweisung ihrer Mitarbeiter zuständig sind, fragen sich immer wieder wie und zu welchen Themen sie unterweisen sollen.

Hier bietet die BGF Hilfestellung an. Seit Juli 2005 gibt es das Unterweisungspaket „Unterweisen leicht gemacht“. Es besteht aus einer Broschüre mit Hinweisen für die Planung und Durchführung von Unterweisungen und verschiedenen ausgearbeiteten Kurzunterweisungen. Bisher liegen diese für allgemeine Themen wie Brandschutz, Erste Hilfe oder

Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung vor.

Jetzt sind zwei neue Karten erschienen, die besonders für die Binnenschiffahrt interessant sind. Die Karte Nr. 7 hat die „Rettungswesten“ zum Thema. Kurz und informativ wird erklärt, warum die Rettungsweste Leben retten kann, wie wichtig es deshalb ist, sie zu tragen und was man dabei beachten sollte.

Karte Nr. 8 beschäftigt sich mit dem „Containerumschlag im Binnenschiff“. Es wird beschrieben, was vor dem Umschlag, beim Umschlag und

nach dem Umschlag zu beachten ist. Auch bei dieser Karte ist das Thema übersichtlich und anschaulich bebildert aufgemacht.

Interessenten können die Karten bei der GSV GmbH, Postfach 500229 in 22702 Hamburg, Telefax (040) 39891040 oder im Internet über unseren Medienshop bestellen oder Sie fragen Ihren Technischen Aufsichtsbeamten danach.

Ebenfalls im Internet unter Service/Downloads können die Karten auch heruntergeladen werden.







# Schön und sicher – was beim Fensterputzen zu beachten ist

## Tipps: Trittsicherer Auftritt, Handlauf anbauen

Bald kommt wieder die Saison für die zahlreichen Fahrgastschiffe auf unseren Wasserstraßen. Täglich heißt es dann für die Besatzungen, alle Oberdeckplätze von Staub und Schmutz zu befreien, Teppiche zu saugen und ... richtig, die Vielzahl von Fenstern zu putzen.

Wenn man aus heutiger Sicht die Entwicklung der Fahrgastschiffe betrachtet, dann muss man feststellen, dass auch in der Binnenschifffahrt wahre „schwimmende Paläste“ aus glänzendem Stahl, Chrom und viel Glas unsere Wasserstraßen befahren.

So wie in den Städten Häuser mit Glasfassaden entstehen, so werden wunderschöne Fahrgastschiffe mit riesigen Glasfenstern für einen Rundumblick der Fahrgäste gebaut. Oberlichter mit zum Teil auffahrbaren Fensterteilen sind für den Blick zum Himmel vorhanden.

Aber welche Gefahren sind mit diesen Fenstern verbunden? In der Gefährdungsbeurteilung zum Fensterputzen ist die Gefahr des Stürzens auf der Ebene bedingt durch glatte Oberflächen festzuhalten. Damit kann die schmale Scheuerleiste gemeint sein, auf der der Mitarbeiter beim Putzen außenbords steht. Häufig sehr knapp 20 bis 30 cm breit, vom Konstrukt als Abweiser für Schleusenfahrten und zur Festigkeit des Schiffskörpers vorgesehen.

Eigentlich kein Verkehrsgang! Dennoch werden, wenn kein ausreichender Steg vorhanden ist, von hier die Fenster geputzt. Wie kann man diesen Arbeitsplatz sicher machen?



Saubere Fenster erfordern viel Pflege.

1. Die Auftrittfläche trittsicher gestalten.
2. Einen Handlauf, möglichst hoch, anordnen und anbauen.
3. Die persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz benutzen (Sicherungsgurt).
4. Natürlich – die automatisch aufblasbare Rettungsweste tragen.

Achtung! Die Oberlichter, also die Glasflächen, dürfen nicht betreten werden. Glasflächen sind keine Verkehrsgänge.

Eine letzte Anmerkung zum Fensterputzen. Häufig werden diese Arbeiten von einem Mitarbeiter ausgeführt, während

die restliche Mannschaft andere Tätigkeiten ausführt. Man kann also von einem Einzelarbeitsplatz sprechen! Wegen der möglichen Gefährdungen sind hierfür besondere Maßnahmen vorzusehen, die eine gegenseitige Überwachung ermöglichen.

Auch wenn dieser Gedanke in der Fahrgastschifffahrt eventuell als überzogen angesehen wird – ein Personen-Notsignal-Gerät könnte beim Fensterputzen hilfreich sein. Am Körper getragen, lösen diese Geräte über Funk einen Alarm aus, wenn der Sturz ins Wasser erfolgte.

### Abgasarme Motoren werden 2007 gefördert

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) hat den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages begrüßt, wonach die Einführung abgasarmer Motoren in der Binnenschifffahrt mit einem Förderprogramm unterstützt werden soll. Das Programm soll nach Angaben des BDB eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Für das Haushaltsjahr 2007 sollen 2 Mio. Euro dafür bereitgestellt werden. Das Programm sehe vor, einen Teil der Mehrkosten eines besonders umweltfreundlichen Motors gegenüber einem herkömmlichen Motor zu erstatten. Angedacht ist ein Betrag in Höhe von 30 % bzw. 40 % als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung.

### Für mehr Sicherheit in der Sportschifffahrt

Die Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich sollen weitergehend zusammengeführt werden. Dafür haben sich die Experten beim Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar im Januar ausgesprochen. Damit sollen Transparenz und Klarheit verbessert werden. So sollten Sportfahrzeuge mit Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie mit Rettungswesten und Sicherheitsleinen ausgerüstet werden. Auch sollte die Befähigung der Sportbootführer verbessert werden, besonders durch praktische Erfahrungen.



Der Arzt, der die Erstversorgung vornimmt, nennt Ihnen den nächsten Durchgangsarzt.

## Optimale Hilfe nach Arbeitsunfall

### So finden Sie den richtigen Arzt

Berufsgenossenschaften kümmern sich nach einem Arbeitsunfall um eine optimale Versorgung des Verletzten. Dazu ist es sinnvoll, dass möglichst bald ein Arzt aufgesucht wird, der über unfallmedizinische Fachkenntnisse verfügt.

Die BGen nennen sie Durchgangsarzte. Ein Durchgangsarzt ist als Facharzt für Chirurgie oder Orthopädie niedergelassen oder als solcher in einem Krankenhaus oder in einer Klinik tätig. Er verfügt über eine unfallmedizinische Ausbildung und besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Behandlung und Begutachtung Unfallverletzter. Hinzu kommt noch, dass er über umfassende Erfahrungen auf diesem Spezialgebiet verfügt. Deshalb kann er professionell die richtigen Schritte einleiten und so eine optimale Versorgung sicherstellen.

Wenn nach einem Arbeitsunfall mit einer Arbeitsunfähigkeit zu rechnen ist, muss der Verletzte deshalb einen Durchgangsarzt aufsuchen. Durchgangsarzte finden Sie in einem Verzeichnis der Landesverbände.

Wenn Sie nach der Erstversorgung durch den Ersthelfer selbst den nächsten Durchgangsarzt suchen, dann hilft eine Recherche im Internet. Unter [www.lvbvg.de](http://www.lvbvg.de) finden Sie am rechten Rand einen Hinweis auf eine Datenbank. Dort klicken Sie „Durchgangsarzte“ an, geben die Postleitzahl ein und können sich dann die Adresse anzeigen lassen.

Unterwegs? Dann ist das Auffinden eines Durchgangsarztes auch kein Problem. Der Arzt, der die Erstversorgung durchgeführt hat, nennt Ihnen den Namen eines Durchgangsarztes in der Nähe.

## Klare Vorschriften für Fahrgastschiffe

### 2007: Vieles ist nach Kapitel 15 RheinSchUO zu beachten

Das zum 1. Januar 2005 in die RheinSchUO aufgenommene Kapitel 15 ist nunmehr endgültig in Kraft getreten. Es gilt erst einmal für neu zu bauende Fahrgastschiffe oder solche, die umgebaut werden. Für bestehende Fahrgastschiffe gibt es Übergangsvorschriften: erst bei Attestverlängerung nach einem bestimmten Datum müssen die entsprechenden Vorschriften durch Umbau oder Austausch von Einrichtungen erfüllt werden.

Für einige Maßnahmen ist dieses Datum die erste Attesterneuerung nach dem 1. Januar 2007. Der Fahrensmann möchte diese im Folgenden kurz vorstellen:

- Auch kleinere Fahrgastschiffe (unter 250 m<sup>3</sup> Verdrängung oder 225 kW Antriebsleistung) benötigen zwei Lenzpumpen nach § 8.06 RheinSchUO.
- Die Achterpeik darf nicht mehr zum Hauptmaschinenraum entwässert werden können.
- Heizöfen mit Verdampfungsbrennern (§ 13.04) sind verboten.
- Die in § 11.13 genannten Schränke für die Lagerung brennbarer Flüssigkeiten müssen außerhalb des Fahrgastbereiches untergebracht sein.
- Fluchtwege aus Fahrgastbereichen dürfen nicht durch Maschinenräume führen (ab einer Attestverlängerung nach 2014 in der Regel auch nicht mehr durch Küchen).
- Die Landstege auf Fahrgastschiffen müssen der Europäischen Norm EN 14206 entsprechen.

- Auf Kabinenschiffen muss die Alarmanlage nach § 15.08 Nr. 3 erweitert werden auf die Möglichkeit, dass der Schiffsführer Besatzung und Bordpersonal alarmieren kann.

### Sicherheit in Kühlräumen

- Kühlräume müssen auch im abgeschlossenen Zustand von innen zu öffnen sein (diese Forderung war auf deutschen Fahrgastschiffen schon immer durch UVV gefordert, ist jetzt aber ins Verkehrsrecht für alle Fahrgastschiffe aufgenommen worden).
- Zusätzliche Verbandskästen entsprechend der Anzahl der Fahrgäste müssen zur Verfügung stehen.
- Anzahl der Rettungsringe und deren Ausstattung mit

Licht bzw. Leine entsprechend der Größe der Decks (auf jedem Deck an jeder Schiffsseite im Abstand von maximal 20 Metern).

- Das Bordpersonal muss Einzelrettungsmittel bekommen (auch diese Forderung ist für deutsche Betriebe nicht neu, da die Rettungswesten nach § 15 UVV „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern“ schon seit 2002 gefordert sind).

- Ebenso müssen für die Fahrgäste Einzelrettungsmittel (Feststoff- oder aufblasbare Westen nach EN 395 oder EN 396) vorgehalten werden. Vorhandene Sammelrettungsmittel können unter bestimmten Umständen weiterbenutzt – in der Regel bis zur ersten Attestverlängerung nach 2009 – und auf die Zahl der Westen angerechnet werden.



Noch mehr Sicherheit auf Fahrgastschiffen.

- Die Rettungsmittel müssen nach Herstellerangaben geprüft sein.
- Eine Krankentrage muss vorhanden sein.
- Die Anforderungen an Hydrantenventile und Feuerlöschschläuche nach § 15.12 Nr. 4 und 5 müssen beachtet werden.

### Krankentrage an Bord

- Auch Tagesausflugsschiffe müssen über einen Sicherheitsplan und eine Sicherheitsrolle verfügen. Diese Anforderungen gelten für Kabinenschiffe schon seit 1976, müssen aber auch dort seit Anfang 2006 in der erweiterten Fassung angewandt werden.
  - Die Anzeige im Steuerhaus über die Stellung der Schotttüren, der für Fettbrände geeignete Feuerlöscher in der Küche, eine Löschdecke in Küchen, Frisiersalons usw. und eine Gaswarnanlage bei Flüssiggasanlagen müssen schon ab der ersten Attestverlängerung nach dem 1. Januar 2006 vorhanden sein.
  - Unabhängig vom Datum der Attestverlängerung muss ab dem 1. Januar 2007 die Trinkwasseranlage für die Fahrgäste den Anforderungen des § 12.05 (Trinkwasser für Besatzungsmitglieder) entsprechen.
- Bei Fragen im Einzelfall berät Sie gerne der für Sie zuständige Technische Aufsichtsbeamte.

## Notfallhandy hilft

### Rettungsruf auch im Wasser

Spät am Abend, der Steuermann befindet sich auf einem Kontrollgang auf dem Schubverband. Er hat gerade noch schnell mit dem Disponenten telefoniert und steckt sein Mobiltelefon wieder in die Handy-Tasche auf seiner Rettungsweste. Kurz danach passiert es: Er stolpert über einen Draht und fällt außenbords. Keiner hat den Unfall bemerkt. Die Rettungsweste hat ausgelöst und der Steuermann treibt im kalten Wasser ...

In diesem Fall kann der Verunfallte nach einiger Zeit von den Rettungskräften geborgen werden. Schlüssel hierzu ist ein neues Notfallhandy, das über Wasser-Kontaktgeber oder Notfall-Taste einen Notruf an eine Einsatzzentrale absetzt.

Vergleichbare Not- oder Unfallsituationen gelten auch für Lkw-Fahrer, Taxifahrer, Inspektoren auf Dienstreise oder Mitglieder der Besatzung in unübersichtlichen Bereichen oder auf Allein-Arbeitsplätzen, zum Beispiel auf kleinen Fähren oder Bunkerbooten, die im Einmannbetrieb zugelassen werden. Bei den bestehenden Besatzungsstärken führen Besatzungsmitglieder mehrmals am Tag Arbeiten aus, die nicht im unmittelbaren Sichtkontakt oder in Rufweite erfolgen. Die hier beschriebenen Arbeiten gelten nicht als gefährliche Alleinarbeiten, allerdings handelt es sich um Tätigkeiten mit erhöhtem Restrisiko und die müssen durch geeignete technische Maßnahmen zumindest soweit reduziert werden, dass ein vertretbares Restrisiko akzeptiert werden kann. Schlüssel hierzu ist die Gefährdungsbeurteilung, die solche Einflusskriterien des Arbeitsplatzes erfassen muss. Hinzu kommt die Forderung, dass der Unternehmer die Ret-

tungskette und Erste-Hilfe-Maßnahmen sicherstellen muss.

Für den Bereich der gefährlichen Alleinarbeiten gibt es klare Vorgaben. Hier beschreibt die BGR 139 ganz klar die erforderlichen Maßnahmen. Hier muss dringend organisatorisch sichergestellt werden, dass derartige Situationen nicht eintreten, also regelmäßige Rückmeldungen oder Sicherung durch eine zweite Person oder alternativ technische Maßnahmen erfolgen. Eine mögliche Lösung wäre das anfangs erwähnte Notfall-Handy.

Gegenüber in der Vergangenheit möglichen schiffsbezogenen Anlagen, vereinen die Notfall-Handys die Funktion eines Mobiltelefons mit der Ortung über GPS und weiteren Notfallmelder, wie Lage- oder Sturz-Sensor oder Wasserkontakt. Dank der rasanten technischen Entwicklung entstehen hier Geräte, die weitgehend die Sicherheit einer stationären Personennotsignal-Anlage bieten. Und das Tollste: Telefonieren kann man damit auch noch.

Die Berufsgenossenschaften arbeiten z.Z. an einer Berufsgenossenschaftlichen Information (BGI), die die Anforderungen an diese Geräte definiert und ihre Einsatzmöglichkeiten beschreibt.



## 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 Durchschleusen auf dem Main wurde das Tau an einer Klampe fest gemacht. Der Azubi bemerkte, dass das Tau stark gespannt war und zu reißen drohte. Als er das Tau lösen wollte, sprang es durch die Spannung von selbst von der Klemme und schlug gegen beide Arme. Er zog sich dabei Brüche beider Handgelenke zu.

★ Nach der Einfahrt in die Rhein-Herne-Kanal-Schleuse musste das Fahrzeug noch mal verholt werden. In dem Moment, als der Matrose das Tau losmachen wollte, geriet das Schiff durch die, von dem 2. Schiff verursachte Welle in starke Vorwärtsbewegung und das Tau löste sich ruckartig. Durch diese starke Bewegung wurde das lose Ende des Taus dem Matrosen ins Gesicht geschleudert.

★ Beim Entsorgen eines Müllsacks ist ein spitzer, scharfer Gegenstand an den Oberarm des Matrosen gelangt und schnitt eine ca. 3 cm lange, tiefe Wunde in den Arm.

★ Beim Abspritzen des Schwemmgutes vom Fährweg mit dem Feuerwehrschauch ist der Schiffsführer durch den hohen Wasserdruck weggeschleudert worden und fiel auf den Fußweg. Durch den Sturz prellte er sich die Rippen und schürfte sich den Ellenbogen auf.

★ Beim Verhören des Schiffes während der Beladung wollte der Steuermann vom Schiff zum Ufer übersteigen, um den Festmacher zu versetzen. Er stürzte dabei vom Schiff und fiel zwischen Schiff und Hafenanlage. Beim Versuch sich abzufangen renkte er sich die Schulter aus. Der Steuermann wurde vom Arbeitgeber und von Hafendarbeitern aus dem Wasser geborgen. Er trug zum Unfallzeitpunkt seine Rettungsweste.

★ Der Azubi sollte die Hauptmaschine abstellen. Dazu musste er die Indikatorhähne aufdrehen. Um an diese zu gelangen musste er auf ein Podest steigen. Nachdem er die Indikatorhähne aufgedreht hat, wollte er wieder von dem Podest hinabsteigen. Dabei rutschte er von der Stufe ab und fiel auf die Flurplatten. Er zog sich Hautabschürfungen am Rücken und eine Prellung der Lendenwirbelsäule zu.

★ Beim Schließen des Laderaumes mit den Alu-Luken bekam der Schiffsführer den rechten Mittelfinger unter eine Luke. Dabei zog er sich eine klaffende Wunde zu. Beim Röntgen im Krankenhaus wurde ein Bruch des Fingers festgestellt und die Wunde vernäht.

★ Beim Streichen des Schiffes im Hafen mittels Leiter ist der Schiffsführer von einer Windböe erfasst worden und von der Leiter gestürzt. Dabei zog er sich eine Verstauchung des Fußes zu.

★ Bei der Heimkehr aus der französischen Stadt zum Fahrgastschiff wurden die Büroangestellten wahrscheinlich von einem Asylanterheim aus mit einem Luftgewehr beschossen. Eine der Büroangestellten wurde von einem Streifschuss hinter dem Ohr getroffen.

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

**Bildnachweis:** Seite 4: Wasser- und Schiffsamt Eberswalde; Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

## Anforderungen an Zeesboote und Barkassen

### Regelungen für kleine FGS

Im Bereich der Boddengewässer sind **Zeesboote**, die ursprünglich für den Fischfang im Bodden gebaut wurden, seit vielen Jahren für touristische Zwecke im Einsatz. Aufgrund ihrer speziellen Bau- und Antriebsart nehmen Zeesboote eine Sonderstellung im Fahrgastbereich ein, die in dieser Form mit den bisherigen Bestimmungen nicht ausreichend berücksichtigt werden konnte.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat daraufhin eine Richtlinie 1 (Abnahmeprotokoll) und 2 (Anforderungen an Zeesboote) zur Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) herausgegeben.

Die Richtlinie 1 sieht ein sogenanntes „Abnahmeprotokoll für kleine Fahrgastschiffe zur Beförderung von max. 12 Personen“ vor. Sie enthält Angaben zum Fahrzeug z.B. über die Abmessungen, Maschinenanlage, Ausrüstung, Steuer- und Lenzeinrichtungen sowie auch Rettungsmittel und sonstige Ausrüstungsgegenstände. Die Bezeichnung der Richtlinie ist möglicherweise etwas irreführend, wurde aber bewusst allgemein gehalten, um mögliche zukünftige Entwicklungen nicht zu behindern.

Die Richtlinie 2 hingegen beschreibt die Anforderungen an Zeesboote. Hier wird u.a. unter Nummer 11 – Rettungsmittel ausgewiesen, dass mindestens zwei Rettungsringe entsprechend der EN 14144:2002 vorhanden sein müssen, die an geeigneter

Für die Untersuchung von Zeesbooten zur Teilnahme an der Fahrgastschiffahrt sind ab dem 15. Oktober 2006 die Richtlinien 1 und 2 zur Binnenschiffs-Untersuchungsordnung anzuwenden.

Eine Übergangsbestimmung sieht vor, dass Zeesboote bei Erstuntersuchung bis Ende 2007 als in Betrieb befindliche Fahrzeuge zu betrachten sind.

Die gestellten Anforderungen sind Mindestanforderungen, die für sich allein noch keine umfassende Sicherheit für alle Beteiligten bieten können. Vorausgesetzt wird die Kenntnis und Einhaltung der Regeln guter Seemannschaft, die allgemein gültig sind und nicht Gegenstand der Richtlinie für Zeesboote sein können.

Eine weitere besondere Fahrzeugart sind die **Barkassen**. Ursprünglich als Hafenfahrzeuge für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke gebaut, werden sie heute nahezu ausschließlich in der Fahrgastschiffahrt eingesetzt.

Das Kapitel 8 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) regelt Erleichterungen und Sonderbestimmungen für den Bau und die Ausrüstung einschließlich der Rettungsmittel dieser Fahrzeuge. Seit dem 1. Januar 2007 sind hier neue Regelungen in Kraft getreten. Danach werden diese Fahrzeuge als „Barkassen zur Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt (Personenbarkassen) oder zum Schleppen (Schleppbarkassen) gebaute und eingerichtete Binnenschiffe bis 25 m Länge, mit Pflicht mit versenk-



Zeesboot „Swantewustrow“.

Stelle an Deck verwendungsbereit vorzusehen sind. Ebenfalls ist für die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste je eine Rettungsweste nach EN 395 oder EN 396 bereitzuhalten und für jedes Besatzungsmitglied eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach EN 395 oder EN 396 an Bord zu nehmen.

Beim Brandschutz in Nummer 14 und 15 dieser Richtlinie 2 sind Flüssiggasanlagen sowie Geräte mit offener Flamme grundsätzlich verboten. Mindestens ein 6 kg ABC-Pulverlöscher gehört ebenfalls zur „Grundausrüstung“.

Die Zulassung durch die ZSUK beschränkt sich auf Tagesfahrten unter Segel, ohne Übernachtung und unter Einsatz des Motors als Hilfsantrieb. Fahrten bei einer Windstärke > 5 Bft und bei unsichtigem Wetter sind unzulässig.

tem Innenboden“ bezeichnet. „Bei Personenbarkassen befindet sich der Fahrgastraum in der versenkten Plicht; diese ist zu mindestens 1/3 ihrer Länge offen“.

Um die Erleichterungen und Sonderbestimmungen anzuwenden zu können, dürfen die betreffenden Barkassen nicht zur Beförderung von Fahrgästen zugelassen werden, wenn die Kiellegung der Fahrzeuge nach dem 1. Juli 2001 erfolgte oder sie zu diesem Zeitpunkt nicht zur Beförderung von Fahrgästen zugelassen waren.

Die Anwendung der neuen Regelungen ist mit Übergangsvorschriften versehen.

Danach müssen die neuen Anforderungen an den Schiffskörper und die Schwimmfähigkeit im Leckfall spätestens ab dem 1. Januar 2013 erfüllt werden.

## Richtig trinken – auch mit Kaffee

Auf vielen Schiffen läuft fast permanent die Kaffeemaschine, zumindest eine Thermoskanne mit Kaffee steht stets bereit. Muss dies so sein und wie sieht es überhaupt aus mit dem Trinken an Bord?

Der Mensch besteht zu 60 Prozent aus Flüssigkeit. Viele Vorgänge benötigen Flüssigkeit, damit sie im Körper gut abgewickelt werden können. Wer zu wenig Flüssigkeit zu sich nimmt, wird dies merken: Die Haut spannt, es gibt Probleme mit der Verdauung, man fühlt sich müde und schlapp, Kopfschmerzen stellen sich ein. Hier hilft nur ausreichend zu trinken. Was ist ausreichend? Und was soll man trinken?

Fachleute raten dazu, mindestens 1,5 bis 2 Liter Flüssigkeit zu trinken. Ein idealer Durstlöcher ist Wasser. Es schmeckt neutral und ist kalorienfrei. Unser Leitungswasser gehört zu den am besten kontrollierten Lebensmitteln, wobei man an Bord berücksichtigen muss, dass es nicht ständig frisch aus dem öffentlichen Wassernetz entnommen werden kann, sondern einige Zeit im Tank lagert. Neben Leitungswasser eignet sich auch Mineralwasser als kalorienloser Durstlöcher.

Gut geeignet sind auch ungesüßte Kräuter- und Früchtetees sowie Fruchtsaft, bei denen die

Mischung aus einem größeren Anteil an Wasser als Saft bestehen sollte. Reine Fruchtsäfte haben oft einen hohen Anteil an Zucker und müssen deshalb in der Kalorienbilanz mitberücksichtigt werden.

die Gedächtnisleistung und die Denkfähigkeit verbessert, man fühlt sich fitter. Was aber nicht heißt, dass man Kaffee als Aufputzmittel nutzen sollte.

Wer richtig müde ist, bei dem hilft nur eine Pause und ausreichender Schlaf. Und bei zu viel Kaffee kann sich die Wirkung auch negativ verstärken. Man wird nervös und hektisch und kann sich abends nicht mehr entspannen. Hat man sich an hohe Dosen gewöhnt, dann bleibt oft auch die positive Wirkung aus. Bei Menschen mit einem empfindlichen Magen können die Gerbstoffe auch zusätzlich die Schleimhäute reizen.

Also gönnen Sie sich ruhig ein bis zwei Tassen zum Frühstück oder die Pause mit einer Tasse Kaffee am Nachmittag, aber decken Sie nicht ihren gesamten Flüssigkeitsbedarf mit Kaffee. Sorgen Sie dafür, dass immer auch andere Alternativen in greifbarer Nähe bereitstehen. Nicht erst dann trinken, wenn das Durstgefühl deutlich wird, sondern immer mal wieder dazwischen zum Glas greifen.

Auch wenn es manchmal verlockend ist, nutzen Sie nie alkoholische Getränke als Durstlöcher. Trinken Sie zunächst ein Glas Wasser gegen den Durst und danach einen Drink zum Genuss – natürlich nur in der Freizeit und auch dann nur in Maßen.

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



Kaffee stand lange im Verdacht, harntreibend zu wirken. Deshalb sollte man zu jeder Tasse Kaffee mindestens ein Glas Wasser trinken. Dies wird inzwischen nicht mehr so eng gesehen. Kaffee darf in Maßen getrunken werden. Dann hat er positive Wirkungen. Durch das Koffein werden die Blutgefäße erweitert, das Herz-/Kreislaufsystem wird angeregt,

## 2005 mehr Wegeunfälle Meistens passiert es auf dem Weg zur Arbeit

Als Wegeunfall bezeichnet man einen Unfall, den ein Versicherter auf dem Weg zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause erleidet. Wenn die Unfallfolgen so groß sind, dass er oder sie mehr als drei Tage arbeitsunfähig ist, dann handelt es sich um einen meldepflichtigen Wegeunfall. Wenn es ein anerkannter Wegeunfall sein soll, für den die Berufsgenossenschaft Heilbehandlung und gegebenenfalls Rehabilitationsmaßnahmen finanziert, müssen noch eine Reihe von Randbedingungen gegeben sein.

Nach über sechs Jahren war im Jahr 2005 erstmals wieder die Zahl der Wegeunfälle bezogen auf die Zahl der Versicherten angestiegen. Das war sowohl für den Unteraus-schuss Binnenschiffahrt als auch für das Referat Binnenschiffahrt Anlass, die Wegeunfälle besonders auszuwerten, nach Schwerpunkten zu suchen und dann mögliche Präventionsmaßnahmen abzuleiten.

Vorweg etwas Statistik: Einer der insgesamt 42 anerkannten Wegeunfälle im Jahr 2005 verlief tödlich, acht weitere zogen Arbeitsunfähigkeit von mehr als einem Monat und Krankenhausaufenthalt nach sich. Weitere 18 Unfälle hatten Arbeitsunfähigkeit von ein bis vier Wochen zur Folge, die übrigen 15 von vier bis sechs Tagen. Bei keinem der Wegeunfälle war Alkohol im Spiel.

Die meisten Unfälle geschahen auf dem Hinweg zur

Arbeit. Die Annahme, dass Übermüdung nach zu langer Arbeit Grund für viele Wegeunfälle sei, konnte nicht bestätigt werden: Nur zwei der Unfälle ereigneten sich nach einem Arbeitstag, der über 10 Stunden beinhaltete.

Interessant ist ein Blick auf die Arbeitsplätze der Verunfallten. 50 Prozent arbeiteten im Büro oder in sonstigen Landbetrieben, 40 Prozent als gastronomisches oder nautisches Personal auf Fahrgastschiffen und Fähren und nur 10 Prozent auf Tank- oder Gü-

### Unfallrisiko an Land geringer

terschiffen. Das Unfallrisiko der an Land Beschäftigten ist somit relativ geringer als das der an Bord, denn fast zwei Drittel der Versicherten aus Binnenschiffahrtbetrieben arbeiten an Land. Das Missverhältnis Fahrgastschiffahrt – Güterschiffahrt (in diesen Bereichen arbeiten nahezu jeweils gleich viel Versicherte) ist wohl damit zu erklären, dass die Beschäftigten auf den Fähren und den meisten Fahrgastschiffen jeden Tag nach Hause fahren, die auf den Güterschiffen aber nur alle paar Wochen.

Noch zwei Ergebnisse fallen auf: Knapp die Hälfte der Verunfallten war jünger als 30 Jahre, gut ein Viertel der Unfälle geschah bei Benutzung eines Fahrrades

oder Motorrades. Auch wenn hier keine genauen Verhältniszahlen über die Altersstruktur der Versicherten und die Nutzung der Verkehrsmittel bekannt sind, ist hier jedoch für Jüngere und für Zweiradnutzer ein höheres Unfallrisiko zu sehen.

Wegeunfälle können sich bei der Benutzung von Fahrzeugen ereignen, aber auch Fußgänger sind gefährdet. Hier setzt die BGF mit ihren Aktionen an. Sie unterstützt ihre Mitgliedsbetriebe bei Aktionen zur Eindämmung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. Wer eine entsprechende Aktion plant, dem steht weiterhin der Stolperparcours der BGF zur Verfügung. Sprechen Sie Ihren Technischen Aufsichtsbeamten an, er vermittelt Ihnen den Stolperparcours gern.

Auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit widmet die BGF viel Aufmerksamkeit. Auf Aktionstagen in den Betrieben oder bei Fahrerschulungen ist sie präsent, außerdem vermittelt sie Ihnen gern Informations- und Motivationsmaterial zu verschiedenen Verkehrssicherheitsthemen, zum Beispiel zum Fahren im Winter. Und wer viel mit dem Auto unterwegs ist, der kann bei der BGF einen Zuschuss zur Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining beantragen. Informationen hierzu finden Sie im Internet unter der Rubrik Seminare und Lehrgänge und dort unter dem Punkt Fahrsicherheitstrainings.



# Besondere Gewerbe der BGF

## Bei der BGF versichert: Gestatten, Bestatter

### Etwa 3000 Betriebe aus der Branche

Es gibt Berufe, mit denen jeder Mensch in seinem Leben einmal in Berührung kommt. Dazu gehört der Bestatter. In Deutschland wurden im letzten Jahr auf 32.000 Friedhöfen von etwa 150.000 Voll- und Teilzeitbeschäftigten circa 850.000 Bestattungen durchgeführt. Viele haben ihren Ursprung in einem Fuhrunternehmen – deshalb gehört ein Großteil der Betriebe zur BG für Fahrzeughaltungen.

Die Geschäftszahlen sind das Ergebnis einer langen Entwicklung der Branche. Durch die zunehmende Abwendung von der Kirche (Säkularisierung) und die Landflucht veränderten sich im beginnenden 19. Jahrhundert die überlieferten Strukturen und Traditionen, die eine Bestattung be-

stimmten. Wer kennt heute noch den Begriff der „Seelnonne“ oder des „Guttod-Beters“? Während Totengräber lange Zeit zu den sogenannten „unehrlichen“ Berufen gehörten, hat sich das Image der Bestattungsbranche durch die Professionalisierung im 20. Jahrhundert nachhaltig verändert.

Über Jahrhunderte war der Beruf des Bestatters eng mit dem des Tischlers (vorwiegend im süddeutschen und ländlichen Raum) oder dem des Fuhrmannes verbunden. Den Tischler, der die Särge anfertigt, gibt es kaum mehr, da moderne Särge industriell hergestellt werden. Deshalb sind die heutigen Bestatter vorwiegend dem Fuhrgewerbe zuzuordnen. Das spiegelt

sich auch in den folgenden aktuellen Zahlen wider.

Von den ca. 5.500 Bestattungsunternehmen in Deutschland sind jeweils circa 1.000 Betriebe aus Gärtnereien beziehungsweise aus Tischlereien entstanden und gehören deshalb zur Gartenbau beziehungsweise Holzberufsgenossenschaft. Weitere 500 gewerbliche Betriebe vermitteln ausschließlich die Dienstleistung „Bestattung“ und gehören der Verwaltungs- bzw. Handelsberufsgenossenschaft an. Die meisten Unternehmen – ca. 3.000 – sind Mitglieder der BG für Fahrzeughaltungen, da ihre wirtschaftlichen Wurzeln im Fuhrgewerbe liegen.

Aus dem einfachen „mit der Fuhr“ Beauftragten (Fuhrmann) ist in den letzten Jahrzehnten ein mit allen organisatorischen und handwerklichen Aufgaben rund um die Bestattung vertrauter Fachmann geworden. Dieser rasanten Entwicklung wurde durch Qualifizierungsmöglichkeiten z.B. zum geprüften Bestatter und seit August 2003 zur „Bestattungsfachkraft“ Rechnung getragen.

Die angehenden Bestattungsfachkräfte lernen Bestattungsaufträge entgegenzunehmen und sind in der Lage unter Berücksichtigung der Trauersituation zu betreuen, trauerpsychologische Maßnahmen anzuwenden sowie zu beraten und zu informieren. Des Weiteren führen sie alle



Würdiger Rahmen für die Trauerfeier.

friedhofstechnischen Arbeiten durch, und können Verstorbene nach hygienischen und ethischen Grundssätzen versorgen. Sie befassen sich mit den Riten und Gebräuchen der verschiedenen Religionen beim Umgang mit den Verstorbenen und lernen den Ablauf von Trauerfeiern und alle anderen in Verbindung stehenden Tätigkeiten kennen.

Die Bestatter müssen sich aber auch in der Waren- und Materialkunde und in den einzelnen Vorschriften zum Arbeits-, Gesundheits- und Um-

weltschutz auskennen. Die BG für Fahrzeughaltungen unterstützt die Ausbildung in den vier Berufsschulen und die Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der Berufsverbände.



Verstorbene werden nach hygienischen Grundsätzen versorgt.

Außerdem bietet die BGF seit mehreren Jahren spezielle Seminare zum Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz an, die von den Bestattern sehr gut angenommen werden.



Gesundheitsschutz ist wichtig.



Viele Bestattungsunternehmen haben ihren Ursprung im Fuhrgewerbe.

Das Licht im Treppenhaus verweigerte den Dienst. Leise schimpfend tastete sich Melanie Ueberwasser durch die Finsternis nach oben. Sie öffnete die Wohnungstür, fingerte nach ihrem Flurlichtschalter – und schrie auf! Auf dem Schalter lag eine Hand! Eine fremde, behaarte Hand! Im gleichen Moment wurde sie auch schon in die Wohnung gezerrt. Die Tür fiel zu, und das Licht ging an. Melanie fühlte, wie sie in einen Sessel geschleudert wurde, und gewahrte zwei übel aussehende Typen.

„Dürfen wir uns vorstellen?“, fragte der eine, ein kleines dünnes Männchen mit den Gesichtszügen eines schlecht gelaunten Nagetieres. „Ich heiße John, und das hier ist mein Partner Caspar. Er heißt wirklich so, er kann nichts dafür.“

Caspar war ein großer, ziemlich ungehobelter Kerl.

„Du kennst uns nicht, was? Aber du kennst unseren Chef, Big Daddy!“

Melanie stöhnte auf. Natürlich, der Kreditihai! Sie hatte schwierige Zeiten hinter sich und war gezwungen gewesen, sich aus zweifelhaften Quellen Geld zu besorgen.

„Ich ... ich bin noch nicht ganz so weit!“, rief sie. „Aber euer Chef bekommt sein Geld, verlasst euch drauf!“

„Was meinst du wohl, wie oft am Tag wir solche Sprüche hören? Und wie selten ihnen Taten folgen? Ich denke, wir sollten deine an sich löbliche Neigung, das Geld mit den vereinbarten Zinsen zurückzu-

zahlen, etwas verstärken. Caspar, komm' doch mal!“

Der Riese krepelte sich seine Ärmel hoch und kam langsam auf Melanie zu. Die schrie auf und drückte sich in den Sessel, so fest sie nur konnte.

In diesem Augenblick klappte jemand von draußen am Griff der Wohnungstür.

„Melanie?“, rief eine tiefe Männerstimme. „Ich hab' jetzt endlich einen Parkplatz gefunden! Machst du die Tür auf?“

John fluchte leise: „Du hast doch gesagt, die Dame wäre solo?!“

„Vor einer Woche war sie's auch noch!“

„Na gut, wir hauen ab! Aber spätestens übermorgen ist das Geld da, sonst kommen wir wieder!“

„Was waren das denn für Gestalten?“, fragte Curd Scherborn etwas später. Hatte er die nicht schon mal irgendwo gesehen? Er kam im Moment nicht drauf.

„Ich ... ich möchte jetzt nicht darüber reden“, sagte Melanie. „Später vielleicht.“

Es gehörte zu den Vorzügen von Melanies neuer Liebe, dass Curd niemals penetrant wurde und mehr wissen wollte, als sie für den Moment zu erzählen bereit war. Mehr als einmal überlegte sie im Laufe der Nacht, Curd ins Vertrauen zu ziehen. Die Probleme waren viel zu groß, als dass sie sie alleine würde lösen können. Aber sie brachte es dennoch nicht über sich. Noch nicht.

Big Daddy wartete die eigentlich versprochenen 48

## Fahrensmann-Krimi



### Nächtliche Bedrohung

VON JÖRG HANSEN

Stunden nicht ab, sondern schickte seine Leute schon am folgenden Abend wieder in Melanies Appartement. „Morgen taucht sie bestimmt nicht auf“, brummte er. „Außerdem hab ich mich umgehört: Die Alte hat keinen Pfennig! Wenn ich meine Kohle zurückbekommen soll, muss sie schon was klauen oder andere krumme Dinger drehen. Aber das macht sie nur, wenn wir ihr ein wenig einheizen!“

Nach Einbruch der Dunkelheit machten sich John und Caspar wieder auf den Weg.

„Du versteckst dich im Kelleraufgang, und wenn dieser Macker wieder auftauchen sollte, dann zieh' ihm eins über die Rübe, klar?“

Bei Caspar brauchte man deutliche Worte, sonst verstand er einen nicht.

John selber öffnete das Schloss in der Appartementtür, was für ihn kein großes Problem darstellte, und richtete sich auf eine längere Wartezeit ein. Zu seiner Überraschung dauerte es jedoch nur ein paar Minuten, dann wurde es im Treppenhaus lebendig.

Jemand kam die Treppe hoch und hielt vor der Wohnungstür. Schlüsselklappern wurde hörbar.

John huschte wie ein Wiesel in die kleine Besenkammer und zog die Tür hinter sich zu. Gleich darauf hörte er, wie Melanie die Wohnung betrat, die Schlüssel auf ihr Flurschränken warf und mit einem Bügel klapperte. Bei all dem summte sie leise vor sich hin.

„Na, die gute Laune wird dir gleich vergehen!“, dachte John und machte sich bereit. Heute musste er der Tante ordentlich Angst einflößen, damit sie bald mit der Kohle 'rüberkam. Schließlich kriegte er eine ordentliche Provision.

John hätte mit seinem Auftritt gerne noch gewartet, bis Melanies neuer Begleiter außer Gefecht war. Doch der schien sich mit der Parkplatzsuche heute wieder mächtig schwer zu tun. Schließlich gab John das Warten auf. Er stieß die Tür auf und sprang brüllend in den Flur.

Melanie stand zufällig direkt vor ihm. Man konnte deutlich sehen, dass ihr vor Schreck fast das Herz stehen blieb. John presste ihr eine Hand auf den Mund und warf sie zu Boden. Dann zückte er ein Messer – und wurde vom Schreien des Telefons erschreckt.

Fünf-, sechsmal ertönte das Rufsignal, dann sprang der Anrufbeantworter an:

„John, hörst du mich? Geh' sofort 'ran!“

Big Daddy! Wie der Blitz war John auf den Beinen und

am Telefon. Er hörte einige Momente zu, wobei seine Gesichtszüge immer größere Fassungslosigkeit ausdrückten.

Jetzt wurden von draußen Kampfgeräusche laut. Die jedoch schienen John jetzt nicht mehr willkommen zu sein. Er beendete das Gespräch, rannte ins Treppenhaus und brüllte: „Lass' ihn los, Caspar! Lass' ihn sofort los!“

Gleich darauf waren die beiden Schläger verschwunden, und Curd saß etwas derangiert, aber ansonsten gesund und munter, auf Melanies Sofa.

„Da hat der Kerl aber recht spät reagiert“, brummte er und ordnete seine Haare.

„Was ... was hast du mit diesen Leuten zu tun?“, fragte Melanie, die nicht wusste, ob ihre Freude überwiegen sollte oder eine neue Form der Angst.

„Nichts, nichts“, erwiderte Curd und hob die Hände. „Vor rund einem Jahr hatte ich nachts im Hofen zu tun. Plötzlich hörte ich eigenartige Geräusche. Ein bisschen wie ein Walross. Ein Walross in Panik.“

„Ja. Und?“

„Na ja, es war dieser fette Typ, den alle Big Daddy nennen. Wollte sturzbetrunken am Hofenbecken seine Notdurft verrichten und war dabei 'reingefallen. Alleine wäre er nicht wieder 'rausgekommen, und seine Leibwächter, also die beiden Komiker von eben, saßen in der Limousine und hatten nichts mitbekommen. Nun, ich hab' dem Typen an Land gehalten, und zum Ausgleich ist er mir ein paar Gefallen schuldig. Dies war einer davon.“