

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

Hilfestellung der BGF zu wenig genutzt

Seit mehr als zehn Jahren sind Unternehmer nach dem Arbeitsschutzgesetz verpflichtet, an allen Arbeitsplätzen eine Beurteilung der Gefährdung vorzunehmen und diese ab einer bestimmten Betriebsgröße auch zu dokumentieren. In vielen größeren Betrieben ist diese Verpflichtung erfüllt, aber viele Kleinunternehmer haben es bisher versäumt, die Gefährdungsbeurteilung zu erstellen. Dabei kann das Fehlen drastische Folgen haben. So können nach den Bußgeld- und Strafvorschriften des Arbeitsschutzgesetzes sehr hohe Geldbußen verhängt werden. Denkbar ist auch eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr, wenn durch vorsätzliche Handlung Leben oder Gesundheit eines Beschäftigten gefährdet wird.

Für den Arbeitsschutz ist der Unternehmer verantwortlich. Kommt er dieser Verantwortung nicht nach, dann können die Folgen erheblich sein. Wer hier seine „Hausaufgaben“ nicht gemacht hat, kann sich leicht dem Vorwurf der Fahrlässigkeit oder gar der groben Fahrlässigkeit ausgesetzt sehen. Um wie viel mehr erst, wenn es wirklich zu einem Unfall mit schweren Verletzungen für den Betroffenen oder gar mit tödlichem Ausgang gekommen ist. Die zuständige Staatsanwaltschaft wird dann mit Sicherheit prüfen, ob die erforderlichen Gefährdungsbeurteilungen vollständig gemacht wurden; ob die Arbeiten, die zum Unfall geführt haben, erfasst wurden.

Als Hilfe, insbesondere für Kleinbetriebe, hat bereits die BSBG entsprechende Sicherheitschecks für die verschiedenen Schiffstypen wie TMS, GMS, FGS sowie für Büroarbeitsplätze und Gastronomie an Bord herausgegeben. Unter der Flagge der BGF

wurden diese weiter ergänzt, wie z.B. mit dem Sicherheits-Check für Containerumschlag und der „Handlungshilfe zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen in Kleinstunternehmen“. Leider werden sie aber gerade bei den Kleinstunternehmen nicht ausreichend wahrgenommen und auch nicht immer als Hilfestellung gesehen. Oft wird in diesem Zusammenhang über eine weitere Zunahme an Bürokratie geschimpft. Genau das wollen weder die Sicherheits-Checks noch die Handlungshilfen und Unterlagen sein. Die BGF will damit eine Hilfestellung für eine unternehmerische und auch menschliche Verpflichtung bieten und ihre Mitgliedsunternehmen bei der Erfüllung einer staatlichen Verpflichtung unterstützen. Schließlich will niemand vom Staatsanwalt oder den Angehörigen eines Verunglückten gefragt werden, warum er seiner Verpflichtung nicht nachgekommen ist.

Beitrag bei der BGF bleibt stabil

Mitte April hat die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen die Beitragsbescheide für 2006 verschickt. Erfreulich für die Beitragszahler: Der Vorstand konnte den Beitragsfuß unverändert auf 3,05 festsetzen. Der Beitragsfuß ist Grundlage für die Beitragsberechnung. Er bleibt nun schon im dritten Jahr stabil. Den Ausschlag für diese Entwicklung hat das solide Entgeltvolumen, das die Unternehmen an die BGF gemeldet haben, gegeben.

Der Beitrag eines Unternehmens an die BGF bestimmt sich nach dem jeweiligen Unfallrisiko, der Höhe der Versicherungssumme der Unternehmensversicherung und der Höhe der gezahlten Entgelte sowie dem Beitragsfuß. Die Formel zur Errechnung des Beitrages lautet: Versicherungssumme/Entgelt x Gefährdungsklasse x Beitragsfuß : 1000 = Beitrag.

Bei Fragen zu Ihrem Beitragsbescheid rufen Sie bitte die für Sie zuständigen Mitarbeiter/innen in der Mitgliederabteilung in Hamburg an oder schreiben Sie an die BGF, Mitgliederabteilung, 22757 Hamburg.

Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung der BGF
- Sicherer Umgang mit Gefahrstoffen
- Gehörschutz
- Rettungswesten



Die „Nordstern“ beim Dampfspektakel.

Noch einmal unter Dampf

Das 8. Märkische Dampfspektakel hatte am 5. und 6. Mai wieder zahlreiche Besucher zum Ziegeleipark Mildenberg bei Zehdenick gelockt. Auch ein wahrhaftiger Dampfer mit Kohlefeuerung war in Funktion zu bestaunen – das heutige Fahrgastschiff „Nord-

stern“ der Familie Bischoff aus Brandenburg. Übrigens ein Mitgliedsunternehmen der BGF. Ein Schiff so zu erhalten und dazu auch noch eine aktuelle Verkehrszulassung als Fahrgastschiff zu besitzen ist eine bemerkenswerte Leistung! Egal ob Dampfschiff oder Stra-

ßenfahrzeug, ob Arbeitsmaschine oder Miniaturmodell – alle Besitzer konnten imposante Anekdoten über Erhaltung und Geschichte ihrer Dampfmaschinen erzählen. Schön, dass es solche Technik im Zeitalter von Computerspielen noch gibt.

Information zur Neuordnung der Unfallversicherung Vertreterversammlung der BGF

Am 16. Mai hat in München die öffentliche Sitzung der Vertreterversammlung der BGF stattgefunden. Die Sitzungsteilnehmer erwartete ein volles Programm. Um sie über alle anstehenden Themen zu informieren, begannen bereits am 14. und 15. Mai Informationsveranstaltungen, an die sich die Vorbesprechungen zur Vertreterversammlung angeschlossen.

Auf der Tagesordnung der Vertreterversammlung standen zunächst der Bericht zu aktuellen Fragen in Gesetzgebung und Verwaltung und der Bericht des Geschäftsbereichs Prävention. Anschließend wurden dem Vorstand und der Hauptgeschäftsführung für die Jahresrechnung 2005 Entlastung erteilt. Über die Abwicklung des Haushaltsplanes 2006 wurde informiert.

Weitere Tagesordnungspunkte waren die strukturelle Neuordnung der Unfallversicherungsträger und die Reform der gesetzlichen Unfall-

versicherung. Diese Tagesordnungspunkte waren auch Gegenstand der vorausgegangenen Informationsveranstaltungen. Dort erhielten die Mitglieder der Selbstverwaltung einen umfassenden Einblick über den Ende April vom Ministerium für Arbeit und Soziales vorgelegten Entwurf zur Reform des Leistungsrechts. Grundsätzlich wurde die Zielrichtung des Entwurfs begrüßt, die berufliche Rehabilitation in allen Bereichen auf die Aufrechterhaltung der Teilhabe am Arbeitsleben auszurichten.

Eine Neuausrichtung ist darüber hinaus für Rentenleistungen vorgesehen. Die Maßnahmen zur zielgenauen Bemessung der Entschädigungsleistungen sehen eine Stärkung des berufsgenossenschaftlichen Grundsatzes „Rehabilitation vor Rente“ vor. Weitere Ziele sind, die spezifische Situation Schwerverletzter zu verbessern und das erzielbare Einkommen nach

einem Unfall stärker zu berücksichtigen.

Informiert wurde außerdem über den Stand der Strukturreform der gesetzlichen Unfallversicherung. Die von den Berufsgenossenschaften vorgeschlagene Reduzierung auf neun gewerbliche Berufsgenossenschaften mit branchenspezifischer Orientierung zeichnet sich ab. Die Gespräche der BGF mit anderen Unfallversicherungsträgern im Verkehrsbereich entsprechen dieser Zielrichtung. In diesem Zusammenhang wurden die Mitglieder der Selbstverwaltung über den Stand der Fusionsgespräche informiert und erhielten einen Einblick in die Struktur der See-BG, die in eine umfassende Sozialversicherung eingebunden ist. Informationen zum künftigen Lastenausgleich zwischen den gewerblichen Berufsgenossenschaften und zum Entwurf eines zweiten Mittelstandsentslastungsgesetzes folgten.



Schwerste Verletzungen trug der Kranführer bei diesem Unfall davon.

Löschkran stürzte auf MS Ulrike Kranführer wurde schwer verletzt

Mit dem Schrecken kamen Schiffsführer und Besatzung des Motorschiffs „Ulrike“ beim Löschen einer Kohleladung im Hafen Dortmund-Hardenberg davon, als es zu einem Unfall kam.

Gegen 10 Uhr am 23. April 2007 stürzte der Lade-/Lösch-

kran der Firma Rhenus, der Kranführer war mit dem Löschen der Fahrzeugladung beschäftigt, in Richtung Hafenecken.

Der Schiffsführer sah den Kran kippen und brachte sich in Sicherheit. Der Kranführer fiel mit dem Führerhaus auf

die Luken, wurde von Teilen des gestürzten Kranes eingeklemmt.

Nach Entfernung des Kranes fuhr das Schiff zur Schadensaufnahme und Reparatur an eine Werft. Die Ursache für den Sturz konnte noch nicht geklärt werden.

Wettbewerb: Sicherer Landsteg

Die Bemühungen um die Verbesserung der Landgangsmöglichkeit zwischen Binnenschiff und Landanlage dauern seit Jahren an. Auch der normgerechte Landsteg ist leider nicht an allen Liegestellen aufgrund der dortigen Verhältnisse einsetzbar. Der Unterausschuss Binnenschiffahrt sucht

deshalb schon länger nach einer Lösung.

In diesem Rahmen wurde im Fahrensmann 4/06 ein Wettbewerb ausgelobt mit dem Ziel, aus dem Bereich der Fahrensleute Vorschläge zu erhalten für neue und innovative sichere Konstruktionen. Gerne hätten wir uns mehr Resonanz

erwünscht und würden Ihnen hier schon jetzt eine Lösung vorstellen wollen. Aber die Bewertung soll gemeinsam mit dem Unterausschuss Binnenschiffahrt der Selbstverwaltung erfolgen. Dieser Ausschuss tagt im Herbst wieder, dann wird der Fahrensmann Ergebnisse vorstellen.

Hallo
Fahrensleute!

Einander verstehen ist wichtig

Viele Ehepaare, so liest man in Zeitungsberichten, unterhalten sich nur wenige Minuten am Tag. Auch gemeinsam eingenommene Mahlzeiten werden in den Familien immer seltener. Es ist zunehmend keine Seltenheit, dass die einzelnen Familienmitglieder sich am Kühlschrank bedienen und dann vor dem Fernseher oder Computer verschwinden. Sicher, unterschiedliche Arbeits- und Schulzeiten erschweren die Gemeinsamkeit, aber für Gespräche gibt es kaum Ersatz. Und eine gemeinsam eingenommene Mahlzeit, bei der man sich angeregt unterhält, gehört für mich eindeutig zu den angenehmen Dingen des Lebens. Ganz nebenbei erfährt man, wie es dem anderen geht, was er gerade erlebt hat und man kann gemeinsame Dinge be- und absprechen.

Dies ist auch an Bord wichtig. Ähnlich wie in der Familie leben auch hier wenige Menschen auf einem relativ engen Raum miteinander und sind aufeinander angewiesen. Ich habe das Gefühl, ähnlich wie in vielen Familien, werden auch an Bord die gemeinsamen Mahlzeiten und die Gespräche immer seltener. Vielfach wirtschaftet jeder in seiner Wohnung für sich, verpflegt sich selbst und abends zieht sich jeder in seine „vier Wände“ zurück. O.K. höre ich viele sagen, die Gemeinschaft an Bord ist eine Zweckgemeinschaft, da muss ich mich nicht mit jedem verstehen und abends will ich meine Ruhe haben.

Vor dem eigenen Fernsehprogramm muss ich mich

mit niemand abstimmen, so wird Streit vermieden. Das mag ja stimmen, aber nicht nur der Streit wird vermieden, sondern auch die positiven Aspekte eines Gespräches bleiben aus. Einsamkeit, fehlendes Verständnis und evtl. der häufigere Griff zum Seelenröster aus der Flasche können die Folgen sein.



Bei einigen Gruppen hat man das Gefühl, das Gespräch bleibt aus, weil man keine gemeinsame Sprache mehr spricht. Und das meine ich jetzt im doppelten Sinne. Gerade zwischen Älteren und Jüngeren gibt es oft nur wenige Gemeinsamkeiten. Der Musikgeschmack ist ein anderer, die Freizeitaktivitäten sind verschieden, die Hobbys des Kollegen interessieren nicht, und man hat keine Gemeinsamkeiten miteinander. Bei anderen kommt hinzu, dass man unterschiedliche Muttersprachen spricht und sich deshalb gar nicht ausreichend unterhalten kann.

Wenn dies der Fall ist, dann kann es nicht nur Probleme im zwischenmenschlichen Bereich geben, sondern auch handfeste Sicherheitsprobleme. Und das darf wirklich nicht sein. Wenn der Matrose oder Decksmann die Anweisungen

nicht versteht, wenn er nicht verstehen kann, was man ihm an Aufgaben übertragen und worauf er dabei zu achten hat, wenn er sich über Funk nicht zu verständigen weiß, weil er der Sprachen nicht mächtig ist, dann kann dies schwerwiegende Folgen für alle an Bord haben.

Hier ist der Arbeitgeber gefordert. Man muss dazu nicht gleich einen Volkshochschulkurs besuchen. Inzwischen gibt es für Sprachkurse auch moderne Medien: Computerkurse, CDs oder Videos mit den nötigsten Fremdwörtern können ein Anfang sein. Und wenn Sie unterweisen, dann sollten Sie ebenfalls daran denken, die Unterweisung so anschaulich zu machen, dass sie auch von allen an Bord verstanden wird. Und wenn Sie sich nicht sicher sind, dann fragen Sie eben nach. Auch bei den Unterweisungsthemen gibt es heutzutage viele Hilfsmittel, um sie weiterzugeben.

Einander verstehen heißt mehr, als die Worte erkennen, verstehen heißt auch gemeinsam etwas wollen, Verständnis für den anderen haben. Der Chef für die Mitarbeiter und die Mitarbeiter für die Anliegen der Firma. Dann schleicht sich auch nicht so schnell Frust ein, aus dem wiederum handfeste Probleme entstehen können.

Und vielleicht ergeben sich aus den Gesprächen über die Arbeit auch Anknüpfungspunkte für persönliche Themen.

Brigitte



Die Besatzung von WSP 3 mit dem geretteten Skipper.

Polizist rettet Skipper vor dem Ertrinken Ohne Rettungsweste gestürzt

Am 23. Mai 2007 fiel der 58-jährige Skipper der 9 m-Yacht „Helga“ bewusstlos und ohne Rettungsweste bei Köln in den Rhein. Der Dienstgruppenleiter des in unmittelbarer Nähe fahrenden Wasserschutzpolizeibootes „WSP 3“ sprang mit angelegter Rettungsweste hinterher, erfasste den Mann und zog ihn ans rettende Ufer. Von dort kam er nach notärztlicher Versorgung ins Krankenhaus.

Der Skipper hatte Maschinenprobleme mit seinem Fahrzeug und wollte das Boot an einem Steiger festmachen. Beim Übersteigen stolperte er und schlug mit dem Gesicht auf. Er verlor das Bewusstsein und fiel direkt außerbords zwischen Schiff und Steiger. Alles ging so schnell, dass der

Rudergänger und die ebenfalls an Bord befindliche Ehefrau des Eigners überhaupt nicht reagieren konnten. Die Besatzung des in der Nähe fahrenden WSP-Bootes hat den Vorgang beobachtet und reagierte schnell und lebensrettend.

Der Mann hatte also sehr viel Glück im Unglück. Seine Chancen ohne Rettungsweste diesen Unfall zu überleben, wären nicht sehr groß gewesen. Die Lunge hatte schon Wasser aufgenommen.

Nach erfolgter Genesung suchte der Skipper die Besatzung des WSP-Bootes auf und bedankte sich aufrichtig für die Lebensrettung. Er teilte mit, dass er und auch Besatzungen anderer Boote aus seinem Umkreis sich umgehend Ret-

tungswesten besorgt haben und diese auch tragen werden.

Die BGF nimmt das erneut zum Anlass, auch die „Profis“ auf dem Wasser, also die Binnenschiffer an die Gefährlichkeit des Berufes zu erinnern. Die Situation, in die der Sportbootschiffer geraten ist, kann jederzeit auch auf einem Tank-, Gütermotor- oder Fahrgastschiff vorkommen: Stolpern – Bewusstlosigkeit – Sturz ins Wasser! Ohne Rettungsweste endet so etwas tödlich, es sei denn, man hat Glück und die WSP ist in der Nähe.

Die Wasserschutzpolizei rät dringend allen Wassersportlern und natürlich allen Binnenschiffern auf dem Rhein: Tragen Sie Rettungswesten, Sie haben nur dieses eine Leben!



Alexander Winkler, das jüngste Mitglied der Familie Winkler, bei der Schiffstaufe.

Rundfahrten mit der „Bellevue“ Reederei Winkler stellt Fahrgastschiff in Dienst

„Bellevue“ – so heißt das jüngste Schiff der Reederei Bruno Winkler. Es wurde am 20. April feierlich von Alexander Winkler mit den Worten „... und immer eine Handbreit Wasser unter'm Kiel“ auf den Namen BELLEVUE getauft. Dieses sehr luxuriös ausgestattete Fahrgastschiff wurde nach genauen Vorgaben der Familie Winkler in enger Zu-

sammenarbeit mit der Lux-Verft konzipiert und in sechsmonatiger Fertigungszeit gebaut. Eingesetzt wird es auf Spree und Havel.

Das Schiff ist 39 Meter lang und 8,20 Meter breit. Auf dem Oberdeck können bis zu 220 Personen sitzen; im exklusiven Salon ist je nach Kundenwunsch die Anordnung der Bestuhlung mit und ohne

Büffet variabel möglich. In der Standardbestuhlung – nur mit Sitzreihen – ist für maximal 133 Personen Platz.

Die gesamte Innenausstattung strahlt Eleganz und schiffbauliches Know-how aus. Angetrieben wird die „Bellevue“ von einem MAN Typ 2866 LXE 40 mit einer Leistung von 190 kW bei 1.800 Upm.

Neue Wege – der Umwelt zuliebe

Im Rahmen des Life-Projektes der Europäischen Union verfolgt die ATG Alster-Touristik GmbH gemeinsam mit Proton Motor und sieben weiteren Partnern das ehrgeizige Ziel, das weltweit erste wasserstoffgetriebene Fahrgastschiff mit Brennstoffzellen auf den Gewässern Hamburgs in Betrieb nehmen zu können. Bei dem sogenannten Zem-Ship (Zero-Emission-Ship) handelt es sich um einen Schiffsneubau für ca. 100 Personen.

Altbewährtes auf der einen Seite bedeutet bei diesem Fahrzeug aber nicht, dass Altbewährtes auch im Inneren zum Vorschein kommt. Nein, im Gegenteil, hier hat man nach neuen, sauberen Lösungen gesucht und auch gefunden. Als Hauptantrieb ist ein sogenannter Hybrid-Antrieb (Brennstoffzellen und Batterien) mit einer maximalen elektrischen Leistung von ca. 100 kW vorgesehen. Und so funktioniert dieser Antrieb in Kürze. Der an Bord in Druckflaschen mitgeführte Wasserstoff sowie Luft wird in die Brennstoffzellen eingespeist. In diesen wird dann aus den zugeführten Medien elektrische Energie und Wasser. Die gewonnene elektrische Energie dient der Versorgung des Fahrmotors, des Bugstrahlruders sowie der sonstigen Verbraucher im Bordnetz. Nicht benötigte Energie wird in die mitgeführten Batterien geleitet. Die Daten: Länge: ca. 25,50 m, Breite: ca. 5,20 m, Tiefgang bel.: max. 1,30 m, Fahrgäste: 100.

Bergung mit der Rettungstrage Eine Alternative zum Beiboot

Im § 15.15 Nr. 5 der Rhein-SchUO wird für kleinere Fahrgastschiffe ein alternatives Rettungssystem zum Beiboot beschrieben. Dieses System wird seit ca. drei Jahren auf den Bodensee-Fähren der Stadtwerke Konstanz eingesetzt.

Das Rettungssystem besteht aus einer Rettungstrage, motorisch und handbetriebene Davids mit einer Traglast von 300 kg und Pforten in der Schanz. Damit können über Bord gegangene Passagiere innerhalb von max. 5 Minuten nach der Alarmierung gerettet werden. Obwohl die Fahrzeuge nicht als „kleine“ Fahrgastschiffe bezeichnet werden können, sind die Randbedingungen für dieses Rettungssystem ideal.

- Es gibt eine feste Fahrtroute die kaum von anderen Fahrzeugen gekreuzt wird.
- Die Sichtbedingungen sind gut.

Rettung nach fünf Minuten

- Strömungsfreies Wasser.
- Sehr gute Stopp- und Manövrierfähigkeit der Fähren durch Voith-Antriebe und
- gut ausgebildete Besatzungen durch jährliches Training. Wenn ein Fahrgast über Bord geht, kann über gut ver-

teilte Stationen die Besatzung alarmiert werden. Nach der Alarmierung wird ein Rettungssystem geworfen, die Fähre gestoppt (Stoppweg = Schiffslänge) und der im Wasser schwimmende Passagier angesteuert. Die Deckbesatzung bereitet die Rettungstrage vor und klinkt sie an den David. Die Rettungstrage wird über Bord geschwenkt, die Pforte in

Lage unter dem Passagier

der Schanz geöffnet und eine Außenbordtreppe mit Plattform eingehängt. Ist der schwimmende Passagier erreicht wird die Rettungstrage zu Wasser gelassen und unter diesen gezogen. Ein Besatzungsmitglied, mit Rettungsweste und Absturzsicherung, steigt für mögliche Hilfestellungen auf die Außenbordtreppe.

Ist der Passagier aufgenommen, wird die Rettungstrage angehoben und an Deck gebracht. Bei dem gesamten Rettungsvorgang bleibt die Schiffsführung über Funk im Kontakt mit der Deckbesatzung.

Bisher hat sich das Rettungssystem bei allen angekündigten und nicht angekündigten Übungen bestens bewährt.

● **Gefahrstoffe
im Alltag**

● **Beurteilung der
Gefährdung**

● **Beschäftigte
informieren**

Gefahrstoffe in sichere Hände

Auf Binnenschiffen gehört der Einsatz von Gefahrstoffen zum alltäglichen Arbeitsablauf. Ob bei Reparaturarbeiten, Instandhaltungsarbeiten oder Reinigungsarbeiten im Maschinenraum, an Deck, im Laderaumbereich oder an welchen Stellen an Bord auch immer, Gefahrstoffe begegnen uns überall und werden zudem in großen Mengen von Binnenschiffen transportiert.

Der sichere Umgang mit Gefahrstoffen und deren Transport in der Binnenschiffahrt wird in Deutschland durch die Gefahrstoffverordnung und die GGVBinsch mit dem ADNR geregelt.

Das Hauptaugenmerk beim Transport von Gefahrstoffen liegt auf dem Schutz der Umwelt. Gefahrstoffe oder gefährliche Güter werden aufgrund eines gestiegenen Umweltbewusstseins künftig zunehmend in Doppelhüllenschiffen transportiert.

Etwas anders verhält es sich mit dem reinen Umgang von Gefahrstoffen. Sicherlich wird in den Verordnungen die Belastung für die Umwelt berücksichtigt, aber hier ist vorrangig der Schutz der Arbeitnehmer gefragt.

Durch die Gefahrstoffverordnung hat der Unternehmer, wenn mit Gefahrstoffen bzw. mit deren Entstehung oder mit deren Freisetzung während der Arbeit im Betrieb

zu rechnen ist, die Verpflichtung zur Ermittlung der Gefährdung und zur Durchführung von erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen. Alle denkbaren Gefahren, die durch den Umgang mit Gefahrstoffen im Betrieb die Gesundheit bzw. die Sicherheit der Arbeitnehmer gefährden könnten, sind in dieser Gefährdungsbeurteilung zu betrachten und zu beurteilen. Um dieser Forderung nachkommen zu können, muss natürlich zunächst vom Unternehmer ein Gefahrstoffkataster erstellt werden. Hierin werden sämtliche an Bord zu Betriebszwecken vorgehaltenen Gefahrstoffe aufgelistet.

Anhand dieses Gefahrstoffverzeichnisses sind nunmehr die von den einzelnen Gefahrstoffen ausgehenden Gefährdungen zu beurteilen:

1. gefährliche Eigenschaften
2. Informationen des Herstellers (Sicherheitsdatenblatt)
3. Ausmaß, Art und Dauer der Exposition unter Berücksichtigung der Aufnahmewege
4. physikalisch-chemische Wirkungen
5. Möglichkeit einer Substitution (Verwendung einer weniger gef. Zubereitung)
6. Arbeitsbedingungen und Verfahren, einschließlich der Arbeitsmittel und der Gefahrstoffmenge
7. Arbeitsplatzgrenzwerte und biologische Grenzwerte

8. Wirksamkeit der getroffenen oder zu treffenden Schutzmaßnahmen

9. Schlussfolgerungen aus durchgeführten arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen.

Das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung bestimmt die Maßnahmen, die an Bord ergriffen werden müssen, damit der Umgang mit Gefahrstoffen möglichst sicher ist. Wie bei anderen Gefährdungen auch, sind zunächst technische Maßnahmen zu ergreifen. Wo technische Maßnahmen nicht ausreichen oder nicht möglich sind, sind organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Als letztes Mittel bleiben dann noch persönliche Schutzmaßnahmen. Sie hängen jeweils ab von der Gefahr, die vom jeweiligen Stoff ausgeht. Bei Stoffen zum Beispiel, die über die Haut aufgenommen werden können, sind die richtigen Schutzhandschuhe notwendig. Je nach Gefahrstoff können auch Schutzanzüge erforderlich sein. Werden Gefahrstoffe in die Luft am Arbeitsplatz freigesetzt und werden dabei bestimmte Grenzwerte überschritten, kann auch Atemschutz notwendig sein. Je nach Gefahrstoff kann dies z.B. eine einfache Staubschutzmaske sein, die nach der Arbeit entsorgt wird, aber auch eine Vollschutzmaske mit einem austauschbaren Atemschutzfilter. Das Tragen von Atemschutzgeräten belastet den Körper stark. Beschäftigte, die dazu eingesetzt werden, unterliegen einer besonderen arbeitsmedizinischen Überwachung, mit der festgestellt werden soll, ob sie den Belastungen gewachsen sind.

Wie auch immer die Schutzmaßnahmen aussehen, sie sind den Beschäftigten mitzuteilen, damit diese wissen, was sie beim Umgang mit Gefahrstoffen beachten müssen. Das Mittel der Wahl sind hier die Betriebsanweisung und die Unterweisung. Betriebsanweisungen sind schriftliche Anordnungen des Unternehmers an die Beschäftigten. In einer



Gefahrstoffbehälter sind zu kennzeichnen.

Betriebsanweisung müssen die beim Umgang mit Gefahrstoffen auftretenden Gefahren für Mensch und Umwelt arbeitsbereichs- und stoffbezogen beschrieben sowie die erforderliche Schutzmaßnahmen und Verhaltensregeln festgeschrieben werden. Es reicht nicht aus, diese dann auszuhängen, sondern wer mit Gefahrstoffen umgeht, muss anhand der Betriebsanweisung auch unterwiesen werden.

Einige Hinweise zum Umgang mit Gefahrstoffen

Wer Gefahrstoffe an Bord verwendet, der muss sich zunächst Gedanken machen, wo er sie an Bord unterbringt. Gemäß RheinSchUO § 11.13 müssen Gefahrstoffe in einem geeigneten Schrank, der sich für den jeweiligen Stoff eignet, an Deck untergebracht werden. Der Behälter sollte mög-

lich aus Stahl gefertigt sein und Belüftungsmöglichkeiten aufweisen. Er ist an Bord so unterzubringen, dass austretende Dämpfe nicht zu einer Gefährdung werden können. Innerhalb des Behälters ist es am sinnvollsten, die Gefahrstoffe in ihren Originalgefäßen zu belassen. Diese müssen auf jeden Fall gekennzeichnet sein. Werden Teilmengen in kleinere Gefäße umgefüllt, müssen diese ebenfalls geeignet sein und entsprechend gekennzeichnet werden. Gefahrstoffe niemals in Getränkeflaschen, Marmeladengläser oder sonstige Behältnisse für Lebensmittel umfüllen. Die Gefahr des Verwechsellens ist zu groß.

Nach Gebrauch müssen Gefahrstoffe, zum Beispiel eingetrocknete Farben oder andere Reste sachgerecht entsorgt werden. Für die Zwi-

schenslagerung, bis eine geeignete Entsorgungsstelle gefunden ist, gelten die Anforderungen an die Lagerung. In Betrieben, in denen größere Mengen anfallen sind dafür sogenannte IBCs (Intermediate Bulk Container – Container für die Zwischenlagerung) vorzuziehen.

Die Entsorgung von umweltgefährdenden Stoffen ist von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich geregelt. So gibt es Kommunen, in denen die Abgabe an Recyclinghöfen oder an Schadstoffmobilen möglich ist. Zukünftig ist ein Übereinkommen der ZKR über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt vorgesehen, in dem sich die Vertragsstaaten verpflichten, ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen für Gefahrstoffe einzurichten.



Alltag auf vielen Schiffen: Statt wie gefordert an Deck sind die Farben unter Deck untergebracht.



Bei arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen nach der Gefahrstoffverordnung wird – wie hier beim ASD in Duisburg – in vielen Fällen auch eine Blutuntersuchung vorgenommen.

Vorsorge ist klar geregelt Es gibt Angebots- und Pflichtuntersuchungen

In verschiedenen Ausgaben des Fahrensmannes haben wir bereits über Änderungen der Gefahrstoffverordnung berichtet. Aber gerade im Hinblick auf die arbeitsmedizinische Vorsorge gibt es noch immer Informationsbedarf. Denn seit Inkrafttreten der neuen Gefahrstoffverordnung sind alle Bestimmungen in der UVV „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (BGV A 4), die sich auf die Vorsorgeuntersuchungen von Personen, die Umgang mit Gefahrstoffen haben beziehen, hinfällig geworden. Dieser Themenbereich wird jetzt in der Gefahrstoffverordnung geregelt – und es ist vieles anders als früher.

In den Paragraphen 15 und 16 sowie im Anhang V der Gefahrstoffverordnung ist nunmehr alles zu finden, was bezüglich der arbeitsmedizinischen Vorsorge beachtet werden muss. Neu ist z.B., dass

jetzt unterschieden wird zwischen Angebotsuntersuchungen und Pflichtuntersuchungen.

Angebotsuntersuchungen muss der Unternehmer seinen Beschäftigten anbieten beim Umgang mit bestimmten Stoffen, auch wenn deren Grenzwerte nicht überschritten werden, oder wenn bestimmte Tätigkeiten ausgeführt werden. Darunter fallen z.B. der Umgang mit Benzol, Styrol, Toluol, Xylol, Methanol oder Vinylchlorid, aber auch der Kontakt zu Schweißrauch und Getreide-/Futtermittelstäuben. Der Beschäftigte braucht die Untersuchungen nicht wahrzunehmen, er darf trotzdem weiterbeschäftigt werden.

Anders ist das bei den Pflichtuntersuchungen. Diese sind vom Arbeitgeber zu veranlassen, wenn bei den o.g. Stoffen nicht sicher ist, ob die jeweiligen Grenzwerte eingehalten werden oder – bei

Stoffen, die über die Haut aufgenommen werden (hautresorptive Stoffe), wenn zu ihnen direkter Hautkontakt besteht. Dann ist die durchgeführte arbeitsmedizinische Untersuchung Voraussetzung für eine Weiterbeschäftigung an dem betroffenen Arbeitsplatz.

Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen ersetzen nicht andere technische oder organisatorische Schutzmaßnahmen. Der Umfang der arbeitsmedizinischen Untersuchungen ist erweitert worden: nicht nur Erstuntersuchungen zu Beginn der gefährdenden Tätigkeit und Nachuntersuchungen in gewissen Zeitabständen stehen – wie bisher – auf dem Programm. Bei Pflichtversicherungen ist eine Untersuchung auch zusätzlich bei Beendigung der gefährdenden Tätigkeit notwendig. Untersuchungen müssen auch angeboten werden, wenn eine

Erkrankung eines Beschäftigten auf seine Tätigkeit zurückzuführen ist, und zwar dem Erkrankten selber und allen anderen Beschäftigten, die mit gleicher oder ähnlicher Arbeit betraut waren.

Die Aufgaben des Arztes im Zusammenhang mit arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen sind umfangreicher als bisher. Dazu gehören – Begehung des Arbeitsplatzes durch den Arzt (oder entsprechende Kenntnisse), – Befragung und Untersuchung des Beschäftigten, – Beurteilung seines Gesundheitszustandes, – individuelle arbeitsmedizinische Beratung, – Dokumentation.

Die Gefahrstoffverordnung enthält keine Fristen für die Zeitabstände bis zu den nächsten Untersuchungen. Diese müssen vom Arzt individuell festgelegt werden.

Neues Terminal im GVZ „Hansehafen“ wird eingeweiht

Magdeburg: Umschlagseinrichtung ist trimodal

Im Beisein von mehr als 400 Gästen aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft haben Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und der Magdeburger Oberbürgermeister Lutz Trümper am 16. Mai das trimodale Hanse-Terminal im Güterverkehrszentrum „Hansehafen“ in Magdeburg-Rothensee eingeweiht. Diese für die Logistikdrehscheibe Sachsen-Anhalt und den Wirtschaftsstandort Magdeburg so wichtige Infrastrukturmaßnahme wird ergänzt durch die im Bau befindliche Niedrigwasserschleuse. Sie macht den Hafen von dem schwankenden Wasserstand der Elbe unabhängig und garantiert ab 2010 den Benutzern des Hafens an 365 Tagen im Jahr einen Schifftiefgang von 2,80 m durchgehend.

Knapp 40 ha Ansiedlungsfläche direkt am Wasser mit kürzesten Wegen zu den

Autobahnen A 2 und A 14 und einem direkten Bahnanschluss erhöhen die Attraktivität Magdeburgs für Investoren und Ansiedler aus Europa aber auch aus Übersee. Mit Unterstützung der SALEG, Magdeburg, als Projektsteuerverwalter wurde das „Hanse-Terminal“ in 30 Monaten errichtet. Ein hochmoderner 50-t-Portalkran der Firma Kranbau Köthen, ein Reachstacker als Flurförderfahrzeug und eine Gesamtfläche von rund 10.000 m² erlauben eine jährliche Umschlagkapazität bis zu 33.000 TEU. Eine Schwerlastfläche für den Umschlag von Teilen bis zu 500 t Eigengewicht, eine BImSch-Genehmigung nach dem neuesten Umweltstandard und die Möglichkeit einer umweltgerechten Behandlung von Gefahrgut-Containern runden die Möglichkeiten des Terminals ab.

Inklusive aller Ausrüstungsgegenstände, Straßenanschlüsse und Zufahrten, Bahnanschlüsse und Medienversorgung betragen die Investitionskosten rund 12,5 Mio €, von denen der Bund 80 % mit Fördermitteln aus einem speziellen Programm getragen hat. Die restlichen 20 % werden über ein zinsloses Darlehen, das von der Magdeburger Hafen GmbH zu tilgen ist, finanziert.

Die hinter der Spundwand bzw. dem Hanse-Terminal liegenden knapp 40 ha Ansiedlungsfläche stellen einen attraktiven Standort für Industrie und Gewerbe mit hafenaffinen Dienstleistungsanforderungen dar. Bei der bis jetzt bereits erfolgreichen Vermarktung dieser Flächen werden Ansiedler bevorzugt, die die vorhandene Trimodalität für ihre logistischen Anforderungen benötigen.



Der Umschlag im neuen Terminal kann laufen.

Das Wissenschaftsschiff kommt

Das Thema heißt 2007: „Sprache ist mehr als Worte“

Mehr als 30 Städte entlang deutscher Flüsse wird das Ausstellungsschiff von „Wissenschaft im Dialog“ 2007 besuchen. Im Mittelpunkt der Ausstellung an Bord des Binnenschiffs stehen die Themen Sprache und Kommunikation. Gezeigt werden die unterschiedlichen Formen und Möglichkeiten von Sprache auf der ganzen Welt, und was beim Sprechen im Gehirn passiert.

Die MS Wissenschaft startete am 5. Juni in Hamburg und beendet ihre Reise am 7. Oktober in Passau. Zum ersten Mal besucht das Ausstellungsschiff von Wissenschaft im Dialog

vom 16. bis 24. Juni auch die Kieler Woche.

Der Tourplan: 12.-14.6., Rendsburg: Kreishafen Rendsburg; 15.-27.6., Kiel: Anlegestelle am Aquarium/IFM Geomar (Kiellinie); 30.6.-1.7., Wittenberge: Sportboothafen „Nedwiganger“, Elbstraße; 2.-4.7., Tangermünde: Liegestelle am Bleichenberg; 5.-7.7., Magdeburg: Petriförder; 9.-12.7., Berlin: Schiffbauerdamm/Nähe S-Bahnhof Friedrichstraße; 13.-16.7., Potsdam: Lange Brücke im Bereich Havelhof/Friedrich-List-Straße; 17./18.7., Brandenburg/Havel: Neustädtisches Wassertor; 21.-23.7., Braunschweig: Braun-



Das Wissenschaftsschiff – hier 2006 in Berlin – ist wieder unterwegs.

schweig-Veltenhof, Hafensstraße, Nähe Wasserschutzpolizei; 24.-25.7., Hannover: Mittellandkanal/Vahrenwalder Str.; 27.-29.7., Münster: Hafen, Pier-House; 31.7.-1.8., Dortmund: Stadthafen, Am alten Hafenamts.

Weiter geht es im August: 3.-5. August, Oberhausen: Kaisergarten; 6.-8.8., Duisburg: Innenhafen Duisburg

am Kultur- und Stadthistorischen Museum; 9.-12.8., Düsseldorf: Rheinterrassen, Theodor-Heuss-Brücke, Anleger Viking-River-Cruises; 13./14.8., Neuss: Neusser Hafen, Hafenbecken 1; 15.-17.8., Köln: HGK Landebrücke, Am Leystapel; 18./19.8., Bonn: Rheinpromenade, KD-Anleger; 20./21.8., Wesseling: Uferpromenade, KD-Anleger.

Steuerhauslift versagt

Zu weit ausgefahren – Steuerhaus umgekippt

Ende April ist auf der Donau bei Linz auf dem GMS „Herzog Tassilo“ das höhenverstellbare Steuerhaus mit einem Teil des Steuerhauslifts über Bord gegangen. Der Schiffsführer hatte aufgrund von Störungen, die er vorher im Betrieb festgestellt hatte, versucht, den Fehler zu ermitteln und dafür den Steuerhauslift (13 m) komplett ausgefahren. Aus bisher nicht bekannten Gründen drückte das hydraulische Hubsystem das Steuerhaus über die Schachtführung hinaus. Durch einen nachfolgenden Druckabfall sackte das Steuerhaus mit dem zu weit ausgefah-

nen Schacht ab; dieser setzte auf. Dadurch kippte das Steuerhaus nach der Bb-Seite in die Donau. Der Schiffsführer kam dabei ums Leben.

Es ist nicht absehbar, ob ähnliche Verkettungen unglücklicher Umstände auch auf anderen Schiffen mit gleichen oder ähnlichen Steuerhausliften möglich sind. Als Präventivmaßnahme empfiehlt die BGF dringend allen Unternehmern, die ein Schiff mit Steuerhauslift betreiben, diesen durch den Hersteller oder einen anerkannten Sachverständigen prüfen zu lassen und bis dahin den Lift nicht bis zum Ende auszufahren.

Stärkere Gehörschützer erforderlich

Die Grenzwerte sind gesenkt worden

Im Juni 2002 ist die Richtlinie 2002/44 EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch Physikalische Einwirkungen (Vibration) verabschiedet und am 6. Juli 2002 veröffentlicht worden.

Im Februar 2003 wurde die Richtlinie 2003/10 EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm) verabschiedet und veröffentlicht.

Beide Richtlinien mussten durch die Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht umgesetzt werden. Dies geschah jetzt durch eine „Verordnung zum Schutz der Beschäftigten vor Gefährdungen durch Lärm und Vibrationen“ (Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung) oder kurz LärmVibrationsArbSchV.

Was folgt daraus für die Unternehmer und die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt? Viele Bedingungen entsprechen unserer

bisherigen UVV „Lärm“ und der alten EG-Richtlinie Lärm. So ist weiterhin eine Gefährdungsbeurteilung erforderlich. Und immer muss man sich Gedanken machen, ob es auch leisere Alternativen gibt.

Zum Beispiel soll ein neuer Winkelschleifer gekauft werden. Bei gleicher Leistung hat der Typ A einen Schalldruckpegel von 95 dB (A) und der Typ B einen von 99 dB (A). Hier ist der leisere Winkelschleifer Typ A zu kaufen. Die Schalldruckpegel sind der Betriebsanleitung zu entnehmen. Hier muss man ggf. den Verkäufer bitten, die Verpackung zu öffnen.

Darüber hinaus ist das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung zu dokumentieren, unabhängig von der Zahl der Beschäftigten. Hierbei kann sich der Unternehmer von seiner Fachkraft für Arbeitssicherheit, dem Betriebsarzt oder auch von seinem Technischen Aufsichtsbeamten unterstützen lassen. Bestehende Gefährdungsbeurteilungen sind hinsichtlich der neuen Verordnung zu überprüfen.

Neu festgelegt wurden die Auslösewerte bei Lärm: Der obere Auslösewert beträgt $L_{Ex,8h} = 85$ dB (A); früher war der entsprechende Grenzwert der ortsbezogene Beurteilungspegel $L_{Ard} = 90$ dB (A). Der untere Auslösewert beträgt $L_{Ex,8h} = 80$ dB (A); früher war der Grenzwert der ortsbezogene Beurteilungspegel $L_{Ard} = 85$ dB (A).

Durch die Herabsetzung der Schallwerte besteht die Möglichkeit, dass außer den Maschinenräumen und Pumpen(motoren)räumen weitere Bereiche des Schiffes zu Lärmbereichen werden, wie z.B. der Bereich um den Abgasaustritt. Hier wurden in der Vergangenheit oft Werte über 80 dB (A), meistens auch über 85 dB (A) gemessen. Nur selten betragen die Werte in diesem Bereich (Roof, Achterdeck, Vordeck) um die Abgasaustritte unter 80 dB (A). Bei Arbeiten in dieser lauten Umgebung muss ab sofort geeigneter Gehörschutz verwendet werden.

Gehörschutz ist geeignet, wenn sichergestellt ist, dass

unter dem Gehörschutz (bei Kapseln) oder hinter dem Gehörschutz (bei Stöpseln) der „maximal zulässige Expositionswert“ bei einem Tages-Lärmexpositionspegel von 85 dB (A) bzw. Spitzenschalldruckpegel von 137 dB (A) nicht überschritten wird. Ziel der Auswahl ist das Erreichen eines Restschallpegels von 70 – 80 dB (A) unter dem Gehörschutz.

Geht man zum Beispiel davon aus, dass im Maschinenraum der Schallpegel 110 dB (A) beträgt und der Lärmpegel am Ohr nicht über 80 dB (A) betragen sollte. Und berücksichtigt weiter, eine „Leckrate“ also quasi eine „Reserve“ von 5 dB (A), die durch Verrutschen, falsches Tragen des Gehörschutzes, der Brillenbügel oder eine entsprechende Frisur herrühren können, dann muss der auszuwählende Kapselgehörschützer mindestens 35 dB (A) betragen (110 dB (A) – 80 dB (A) + 5 dB (A) = 35 dB (A)).

Weitere ausführliche Informationen finden Sie im Internet auf der Seite www.bglaerm.de mit Verlinkungen zu



Ohren brauchen Schutz – gute Gehörschützer können das bieten.

laerm.de mit Verlinkungen zu den EG-Richtlinien, zur „Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung“ vom März 2007 und zu Fachausschussinformati-

onsblättern (FA-Informationenblatt). Nr. 4, Betriebliche Umsetzung der EG Richtlinie „Lärm“; Nr. 13, „Auswahl/Beschaffung leiser Maschinen“; Nr. 18 „Lärm-Stress“ am Arbeitsplatz und andere.

Praxistipp: Der Weg zu Internet-Infos

Erklärung der „Klicks“

Das Internet wird für immer mehr Menschen zum wichtigen Hilfsmittel bei der Informationsbeschaffung. Auch die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) hat viele Informationen ins „Netz“ gestellt, die ansonsten umständlich per Telefon angefordert und per Post versandt werden müssten. Leider wird auch hier häufiger die Frage gestellt: „Wo finde ich diese Sachen denn?“ Allen Interessierten sei gesagt: Auf den Internet-Seiten der BGF finden Sie Informationen zu binnenschiffahrtsspezifischen Themen. Wir zeigen Ihnen wo:

Starten Sie einfach mit der Eingabe: www.bgf.de. Sobald Sie auf der Startseite gelandet sind, geht es so weiter: Zunächst auf „Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz“, dann auf „Binnenschiffahrt“, danach in der oberen Leiste auf „Service Download“ klicken.

Dort befindet sich eine Auflistung von Themen, die die Möglichkeit zum Herunterladen von verschiedenen Dateien ermöglichen. Als erster Punkt sind dort „Unfallverhütungsvorschriften und Checklisten“ zu sehen. Beim Klick darauf wird in nebenstehendem Text die „Rechtsgrundlagen-Datenbank“ farblich markiert aufgeführt. Von dort führt der Weg zum „Kompendium Arbeitsschutz“. Darin befinden sich eine Menge Vorschriften, die nach Bedarf eingesehen werden können.

Unter den Unfallverhütungsvorschriften sind die Links zu den „Checklisten“ (sie dienen zur Unterstützung der Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung) aufgelistet.

Als nächster Punkt sind die „Rettungswesten“ aufgeführt.

Dort befinden sich eine Liste mit zugelassenen Rettungswesten, Prüflisten für verschiedene Modelle von Rettungswesten und andere nützliche Informationen zum gleichen Thema.

Unter den Rettungswesten sind die „Beiboote“ platziert. Eine Liste geprüfter Beiboote kann bei der Suche nach dem passenden Beiboot und damit bei der Kaufentscheidung helfen.

Im letzten Punkt „Sachverständige“ werden die zurzeit von der BGF anerkannten Sachverständigen für die Prüfung von Flüssiggasanlagen sowie Druckluftbehälter aufgeführt.

Klickt man links am Rand der Startseite auf den Text „Service/Downloads“, erscheint ein neues Fenster auf dem neben vielerlei Informationen zur BGF am linken Rand der Weg zum „Fahrensmann online“ führt.

Auch wenn überall noch die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft erwähnt wird, wird die Aktualität der Internetseiten für die Schifffahrt auf dem letzten Stand gehalten.

Wolfgang Steinberg gewählt

Der Vorstand der BGF hat in seiner Sitzung am 28. März 2007 Wolfgang Steinberg als Vertreter der Versicherten zu seinem alternierenden Vorsitzenden gewählt.

Steinberg war ab 1989 Mitglied der Vertreterversammlung der BGF auf Versichertenseite. 1993 wurde er Mitglied des Vorstandes, 2006 des geschäftsführenden Ausschusses des Vorstandes.

Außerdem hat er sich stets in verschiedenen Ausschüssen der Selbstverwaltungsorgane engagiert. So ist er u.a. Vorsitzender der Arbeitssicherheitsausschüsse der BGF und Mitglied im Rentenausschuss der Bezirksverwaltung Wuppertal.

Wolfgang Steinberg ist Konzernbetriebsrat der Rethmann AG & Co. KG.

Sein Kollege auf Arbeitgeberseite bleibt Klaus Peter Röskes.

Binnenhäfen auf Fachmesse München

Mit einem großen Gemeinschaftsstand will sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) auf der Fachmesse „transport logistic 2007“ im Juni in München präsentieren. Informationsschwerpunkt der 20 vertretenen Mitgliedshäfen und des „ShortSeashipping Inland Waterway Promotion Centers“: der Wert der Binnenhäfen innerhalb von Logistikketten. BÖB-Geschäftsführer Karl Michael Probst: „Es geht um die Vermarktung des Systems Wasserstraße.“ Binnenhäfen seien zentrale Drehscheiben in den Transportketten.

Mitmachen und gewinnen

Tradition	Hilfenfrucht	possenhaft	Lebensbund	↓	Versehen, Fehler	Fluss zur Elbe	↓	Eigenart, Charakter	Stockwerk	↓	Mediziner	Körperorgan	Wacholderbranntwein
→	↓	↓	↓								7	↓	↓
Fluss zum Rhein	→		6		Sperling	→					Aufwieger		
Schnittholz (Mz.)	→				8			griech. Hauptstadt	→		1		
Schiffahrtsbehörde			Gestalt in „1001 Nacht“		Theaterplatz	→			höhnern				zum Ritus gehörend
→			↓		4	alter, unnützer Kram		organische Verbindung, Essigäther	→				↓
Grünländer	kräftig, mächtig				schweizer Gebirgsstock	→			europ. Staat		9	Reihe, Folge	
→	↓						befreit, errettet	→				5	
Festkleid	Gartenanlage	→						Verpackungsgewicht	anhänglich	→			
→					Gewebe mit eingewebtem Muster	→						Skat- ausdruck	→
									Verbannungs- ort	→			
versuchen, kosten		Schul- festsaal	→					Weizenart	→				

						C			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Die Buchstaben von 1 – 9 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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. Juli 2007

Auflösung
aus Fahrensmann 1/2007:
KLAPPGELAENDER

Gewinner aus 1/2007

- | | |
|----------------|--|
| 1. Preis | € 50,- |
| Hans Schäfer | Sportbootschule „Leonberg“
71229 Leonberg |
| 2. Preis | € 25,- |
| Stefan H. Will | M/S „Maintrans 2“
97320 Albertshofen |
| 3. Preis | € 25,- |
| Kai Grahl | Fahrgastschiff „Käpp'n Braas“
18109 Rostock |
| 4. Preis | € 25,- |
| Jürgen Reich | „Dettmer Tank 81“
21481 Lauenburg |
| 5. Preis | € 25,- |
| Maren Lindner | Deutsche Binnenreederei AG
12627 Berlin |

Seminare für Binnenschiffer

Weitere Seminare unter www.bgf.de

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt		
Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung	15. 10. 07 – 17. 10. 07	Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte		
Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	11. 02. 08 – 14. 02. 08	Sellinghausen
Fortbildungsseminar für Sicherheitsbeauftragte	22. 10. 07 – 24. 10. 07	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder		
Fortbildungsseminar	26. 05. 08 – 28. 05. 08	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende		
Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	03. 09. 07 – 14. 09. 07 14. 01. 08 – 25. 01. 08	Duisburg Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
Fortbildungsseminar „Präventivmaßnahmen zur Verhütung von Notfällen“	13. 11. 07 – 14. 11. 07 27. 11. 07 – 28. 11. 07	Berlin Bodensee
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt		
Workshop Rettungsweste	03. 12. 07 – 05. 12. 07 03. 03. 08 – 05. 03. 08	Sellinghausen Sellinghausen
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	10. 03. 08 – 13. 03. 08	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbebeziege		
Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Führungskräfte		
Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	08. 04. 08 – 10. 04. 08	Bad Hersfeld
Kompetente Unterweisung durchführen	20. 11. 07 – 22. 11. 07 26. 02. 08 – 28. 02. 08	Bad Hersfeld Bad Hersfeld
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Stressbewältigung	29. 10. 07 – 31. 10. 07 05. 03. 08 – 07. 03. 08	Bad Hersfeld Bad Hersfeld
Gesundheitsbewusstes Verhalten fördern: Prävention Wirbelsäulenerkrankung	24. 09. 07 – 26. 09. 07 30. 06. 08 – 02. 07. 08	Sellinghausen Sellinghausen
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	08. 10. 07 – 09. 10. 07	Duisburg
Prävention Wirbelsäulenerkrankung	07. 02. 08 – 08. 02. 08	Duisburg
Grundseminar für Atemschutzgeräteträger	05. 05. 08 – 07. 05. 08	Duisburg

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

Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-,

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

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

Keine Angst vor Erster Hilfe

Tipps für das Verhalten am Unfallort

Über vierhundert Tausend Menschen wurden im vergangenen Jahr im Verkehr verletzt. Die Notwendigkeit, Erste Hilfe zu leisten, kann deshalb auf jeden zukommen. Die wichtigsten Hinweise sind:

1. Absichern der Unfallstelle: Rechts ranfahren. Warnblinkanlage einschalten. Vorsichtig aussteigen, Überblick verschaffen, Unfallstelle absichern. Warndreieck in mindestens 100 Metern Entfernung vor dem Unfallort aufstellen, auf Autobahnen noch weiter im Vorfeld. Aufenthalt möglichst nur hinter Schutzplanken oder auf dem Seitenstreifenrand.

Absichern der Unfallstelle

2. Die Polizei über Notruf 110/112 verständigen. Auf Autobahnen benutzen Sie (ohne Mobiltelefon) eine der am Seitenrand installierten Notrufsäulen.
3. Bei Benachrichtigung der Rettungsleitstelle die „fünf W“ beantworten: Wo ist der Notfallort? Was ist passiert? Wie viele Verletzte gibt es? Welche Art von Verletzungen liegen vor? Warten auf Rückfragen.



Erste Hilfe rettet Leben.

Nach Sicherung des Unfallortes kümmern Sie sich zuerst um die am schwersten Verletzten und Bewusstlosen. Die müssen zuerst zum Freihalten der Atemwege (überlebenswichtig) in die stabile Seitenlage gebracht werden. Erkennbar starke Blutungen durch Druckverband stillen. Bei Schock des Verletzten (Hautblässe, Schweißbildung im Gesicht, Frieren) muss dieser in Schocklage (Kopf tief, Beine hoch) gebracht werden. Die beste Vorbereitung auf Erste Hilfe ist: Kenntnisse auf-

frischen, Ausrüstung überprüfen: Verbandkasten und Warndreieck, aber auch Taschenlampe, Warnkleidung, Feuerlöscher und Abschleppseil.

Mit Ihrer Ersten Hilfe retten Sie Verletzte das Leben. Hand-

Versorgung der Verletzten

deln Sie rasch, energisch, beziehen Sie Anwesenheit in die Aktion ein. Immer auf fließenden Verkehr und eigene Sicherheit achten.

Absturzsicherung von Stapeln Neue Sicherung bei Bodenblocklagerung

Die RSB LOGISTIC GMBH betreibt u.a. die Lagerung von Bündelbriketts. Die Bodenblocklagerung hat eine Länge von 35 m x 27 m, Höhe ca. 5 m. Diese Blöcke müssen aus Qualitätsgründen vor Sonneneinstrahlung geschützt werden. Dazu werden sie mit Planen abgedeckt. Für die Ausführung der Arbeiten müssen Mitarbeiter diese Blöcke begehbar.

Bei Höhen von ca. 5 m besteht Absturzgefahr. Um die Absturzgefahren bei der Bodenblocklagerung von Bündelbriketts aus dieser Arbeitshöhe von ca. 5 m auszuschließen, wird bereits seit längerer Zeit ein Mobilkran (20 t) mit PSA-Absturzsicherung eingesetzt.

Durch Betreiben weiterer Lager musste sich der Arbeitsschutzausschuss Gedanken über eine für den täglichen Einsatz praktikable Lösung machen. Schnell stellte sich durch die Mitwirkung der Mitarbeiter (Anwender) heraus, dass eine Konstruktion in Form einer Palette, die mit einem Standrohr und einem Einhängereifen, der in einer Höhe von 1,5 m und wie eine Bündel-



Ein Mobilkran wird für die Lagerarbeiten eingesetzt.

delpalette im Stapel eingebaut wird, die optimale Lösung ist.

Nachdem ein Prototyp einer Sicherungspalette gefertigt wurde, erfolgten mehrere praxisnahe Versuche mit einem Dummy, die durch die Berufsgenossenschaft für Fahrzeug-

haltungen vor Ort begleitet wurden.

Nach erfolgreicher Erprobung wurden ca. 60 Sicherungspalotten in Auftrag gegeben und im Laufe der Zeit in die Bodenblocklagerung eingebaut. Diese Form der Absturzsicherung wurde von den

Mitarbeitern gut angenommen und verhindert die Absturzgefahren.

Besonders hervorzuheben ist, dass Mitarbeiter sich bei der Entwicklung der Sicherungspalette mit eingebracht haben. Dies wurde durch eine Prämie für die Idee honoriert.

Kontakt zur Familie bleibt Gut betreut im Schifferkinderheim Würzburg

Die Betreuung von Kleinkindern ist in den letzten Monaten heftig diskutiert worden. Dabei hat die Diskussion gezeigt, dass die Kinder beides brauchen: Die Familie, aber auch den Kontakt mit Gleichaltrigen. Früher war es vielfach möglich, diesen Kontakt innerhalb der Familie zu haben, denn viele Kinder hatten mehrere Geschwister, oftmals lebten Cousins und Cousinen mit oder in unmittelbarer Nähe und es gab Nachbarkinder, sodass hier Kontakte leichter möglich waren.

Die Diskussion hat aber auch gezeigt, dass viele Familien gar keine Wahl haben. Dies gilt auch oft für Binnenschiffer. Viele Frauen sind hier eingebunden in den Betrieb an Bord, sie haben ein Patent und bilden zusammen mit ihrem Mann ein Team, das gemeinsam den „Laden“ am Leben erhält. Sobald dieses Team nicht mehr allein ist, sondern Kinder hat, stellt sich die Frage: Bleibt die Mutter an Land und kümmert sich um die Kinder, oder bleibt sie an Bord und wer versorgt dann die Kinder?

Hier bieten Schifferkinderheime eine Lösung. Es handelt sich dabei um spezielle Einrichtungen für Kinder von Binnenschiffern. Binnenschifferkinder haben dort die Möglichkeit, in familienähnlichen Gruppen betreut und erzogen zu werden. Familienähnlich heißt, die Kinder sind in überschaubaren Gruppen untergebracht, Kinder verschiedenen Alters leben gemeinsam, gehen zur Schule und verbringen



Zusammensein in der Gruppe gehört zum Wohnen im Schifferkinderheim.

ihre Freizeit miteinander. So zum Beispiel im Schifferkinderheim in Würzburg.

Die Einrichtung am westlichen Stadtrand von Würzburg bietet dafür gute Voraussetzungen: Die Kinder haben die Möglichkeiten, entsprechend ihren Fähigkeiten eine adäquate Schule zu besuchen, Hausaufgabenbetreuung und Unterstützung inklusive. Aber nicht nur die kognitiven Fähigkeiten werden unterstützt, sondern die Kinder haben im Schifferkinderheim die Möglichkeit, sich aktiv in eine Gruppe einzubringen. Sie lernen Gemeinschaftsgefühl zu entwickeln, aber auch ihre eigenen Interessen in einer Gruppe anzusprechen und durchzusetzen.

Ein weiteres Anliegen ist die sinnvolle Freizeitgestaltung. Die Kinder werden bei der Ausübung von Hobbys unter-

stützt, sportliche Fähigkeiten werden aktiviert, aber auch der Umgang mit Computern, modernen Kommunikationsmitteln und Geld wird gelernt. Kurz, die Kinder werden nicht nur betreut, sondern die Entwicklung und Erziehung zu toleranten, einfühlsamen und selbstbewussten Menschen wird durch das pädagogische Personal unterstützt.

Im Schifferkinderheim Würzburg ist auch der Kontakt zu den Familien wichtig. Das Haus bietet den Kindern zwar eine gute Unterbringung und Betreuung, kann und will aber die Familien nicht ersetzen. Es bietet quasi die Geborgenheit eines Ersatzzuhause, damit die Eltern ohne schlechtes Gewissen ihrem Beruf nachgehen können und die Kinder gut versorgt wissen.

Weitere Infos: www.schifferkinderheim-wuerzburg.de.

ThyssenKrupp setzt auf Rotterdam

Thyssen Krupp Steel (TKS) investiert in den Ausbau der Kapazitäten beiderseits des Atlantiks. Ab 2009 werden aus dem derzeit gebauten Stahlwerk in Brasilien jährlich 2,1 Mio Tonnen Rohstahlbrammen zur Flachstahlverarbeitung verschifft. TKS will den Umschlag über Rotterdam abwickeln. Die dortige Hafengesellschaft wird die Infrastruktur schaffen. Das Logistikunternehmen Steinweg soll ein modernes Umschlagterminal mit Lager- und Krananlagen errichten.

Widerstand gegen Kanalausbau

Ein „in höchstem Maße verantwortungsloses Handeln“ wirft die Bürgerinitiative „Pro Kanallandschaft Kleinmachnowen Schleuse“ Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und der Schifffahrtsverwaltung vor. Begründung: Angesichts des Klimawandels „müssten umgehend alle Schritte und Maßnahmen zur weiteren Realisierung des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit 17“ gestoppt werden“.

Karla Peijs koordiniert Euro-Wasserstraßen

Zur Koordinatorin für die europäischen Wasserstraßen ernannte die EU-Kommission die ehemalige niederländische Verkehrsministerin Karla Peijs, die von 1989 bis 2003 auch Mitglied des Europäischen Parlaments war. Die neue Funktion wurde im Rahmen des NAIADES-Programms geschaffen, um Probleme und Hindernisse auf Europas Flüssen und Kanälen zügig zu beseitigen. Auf Peijs wartet genügend Arbeit, wie der geplante Kanal Seine-Nord, der Ausbau der Donau sowie die verbesserte Befahrbarkeit von Elbe, Maas und Rhein.

Rettungswesten auf Fahrgastschiffen Europaweit kennzeichnen

Entsprechend den neuen Regelungen der Kapitels 15 der RheinSchUO sind ab 1. Januar 2007 für jeden an Bord befindlichen Passagier Einzelrettungsmittel an Bord griffbereit vorzuhalten. Der § 15.09 Nr. 4 verweist eindeutig auf Rettungswesten gemäß EN 395 oder EN 396 bzw. zukünftig auf EN ISO 12402 Teil 4 und EN ISO 12402 Teil 3. (Die bisherigen EN-Normen sind seit Januar 2007 von den neuen EN ISO Normen abgelöst worden.)

Der Bezug hat folgenden Hintergrund. Die Normen basieren auf der Europäischen Rechtssetzung bzw. der jeweiligen nationalen Umsetzung des Produktsicherheitsgesetzes und der Richtlinie für Persönliche Schutzausrüstung. Damit ist sichergestellt, dass die eingesetzten Rettungswesten CE-kennzeichnen und somit europaweit gleich sind. Sie sind einer Baumusterprüfung durch eine von der EU-Kommission notifizierte Prüfstelle unterworfen worden. Die Normen erlauben verschiedene Bauformen wie z.B. Feststoffwesten oder aufblasbare Rettungswesten. Der Benutzer kann für seine Einsatzzwecke die passende Auswahl treffen.

Es häufen sich inzwischen Anfragen vornehmlich von Schiffsausrüstern, wieso nicht Rettungswesten anderer Zu-

lassungen – das reicht von SOLAS bis zu ausgemusterten Flugzeug-Rettungswesten – als gleichwertig anerkannt werden.

Hierzu kann nur gesagt werden, dass eine inner-europäische Regelung wie das CE-Zeichen Vorrang hat und auch nur die entsprechende vom Gesetzgeber gewünschte Sicherheit bietet.

Eine etwa gleichwertige Sicherheit würde das „Steuerrad“ der Marine-Ausrüstungsrichtlinie geben. Allerdings ergibt sich durch den Bezug auf SOLAS hier noch eine unklare Rechtslage, aufgrund der weltweit möglichen Zulassung. Es stellt sich hier besonders die Frage, wie weit bereits früher international zugelassene SOLAS Rettungswesten noch im Markt verbleiben und weiterhin verkauft werden dürfen. Einem CE-Zeichen vergleichbare Prüfordnung wird erst 2011 in Kraft treten. Akzeptabel dagegen sind Produkte, die beide Zeichen (CE-Zeichen und Steuerrad) tragen.

Um bei der Attestverlängerung unliebsame Überraschungen zu vermeiden, sollten Sie auf die nach RheinSchUO vorgeschriebene Kennzeichnung achten, die Ihnen ja bereits von den für die Besatzung vorgeschriebenen Rettungswesten bekannt ist.



Eine Kennzeichnung muss vorhanden sein.

Rettungsringe müssen Norm entsprechen

Rettungsringe gehören zu den genormten Ausrüstungsgegenständen in der Schifffahrt. Durch die Normung wird sichergestellt, dass die Produkte über das notwendige Maß an Sicherheit verfügen, im Fall der Rettungsringe also z.B. über ausreichenden Auftrieb, richtige Größe und auffallende Farbgebung. Gleichzeitig können durch genormte Produkte auch die Produktionskosten gesenkt werden.

Rettungsringe in der Binnenschifffahrt müssen nach den Anforderungen der RheinSchUO der Norm EN 14144 entsprechen. Dazu gehört auch, dass sie über die entsprechende Kennzeichnung verfügen. Als diese Vorschrift Anfang vorigen Jahres in Kraft getreten war, waren noch viele Rettungsringe im Handel, die „nur“ nach

den Anforderungen der Seeschifffahrt geprüft und gekennzeichnet waren, obwohl sie zusätzlich auch den Anforderungen der EN 14144 entsprachen. Mittlerweile werden Rettungsringe, wenn sie normgerecht sind, von den Herstellern auch mit der Kennzeichnung EN 14144 versehen. Im Handel waren aber noch viele Ringe ohne diese Kennzeichnung. Deshalb wurde die RheinSchUO dahingehend geändert, dass Rettungsringe entweder der Europäischen Norm EN 14144 oder den Bedingungen für die Seeschifffahrt (SOLAS) entsprechen müssen. Beim Kauf neuer Ringe muss darauf geachtet werden, dass eine der beiden Kennzeichnungen vorhanden ist. Ältere an Bord befindliche Ringe sollten daraufhin überprüft werden.

Brückenanfahrungen stoppen

In letzter Zeit häufen sich Meldungen über Brückenanfahrungen insbesondere auf den Kanälen.

Neben den immensen Schäden am Steuerhaus kommt es meist auch zu schweren Personenschäden, teils mit

tödlichem Ausgang. Der „Fahrensmann“ möchte an dieser Stelle auf eine gemeinsame Aktion der Wasserschutzpolizei und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen hinweisen, die

sich zum Ziel gesetzt hat, durch Aufklärung die Binnenschiffer aufmerksamer an Brücken heranfahren zu lassen.

Wir denken, dass diese Aktion Unterstützung von allen Seiten verdient!

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.

★ Die Besatzung war mit leeren Schublechtern auf der Fahrt. Die Mitarbeiter waren mit Reinigungsarbeiten beschäftigt. Beim Abfeigen der Schublechter wurde durch eine Windböe loser Sand aufgewirbelt, den einer der Matrosen ins Gesicht und ins Auge bekam. Ausspülen mit Wasser brachte keinen Erfolg, sodass der Matrose ein Krankenhaus aufsuchen musste.

★ Beim Einschalten der Schleifhexe hat sich die Maschine selbstständig auf dem Boden in Bewegung gesetzt. Dabei sind Steinsplitter freigesetzt worden und dem Kapitän ins Auge geraten.

★ Durch einen heftigen Windstoß fiel die Türe im Salon zu und klemmte den Daumen des Auszubildenden, sodass es zu einer Quetschung kam.

★ Für die Aufladung der Starterbatterien musste ein Ladegerät aus dem Bugraum geholt werden. Beim Öffnen der Bugraumklappe fiel diese zurück und dem Matrosen den Fuß. Dabei zog er sich einen Bruch des großen Zeh zu.

★ Der Matrose des Fahrgastschiffes ist mit dem Bein zwischen Bord- und Schleusenwand geraten. Er zog sich eine Prellung zu.

★ Beim Lösen der Koppelwinde auf dem Achterschiff konnte der Steuermann seine Hand nicht schnell genug zurückziehen. Das schnell laufende Handrad der Winde schlug mit einer Speiche auf den rechten Handballen des Mitarbeiters. Bei der Kontrolle im Krankenhaus wurde eine Prellung festgestellt.

★ Bei der Deckenmontage in der Lounge trat der Maschinist neben die Trittstufe der Standleiter und stürzte ab. Dabei fiel er auf den kleinen Finger seiner rechten Hand und kugelte sich diesen aus.

★ Beim Ablegen von der Anlegestelle machte der Führer eine 90°-Drehung entgegen dem Flusslauf. Dabei gab er mit der einen Hand Vollgas und hielt mit der anderen das Steuerrad. Plötzlich schlug das Steuer herum und verletzte den Führer am Handrücken. Er zog sich eine Prellung und einen Bruch am Handrücken zu.

★ Der Mechaniker zog sich im Maschinenraum eine Verletzung am Schienbein zu. Diese versorgte er selbst mit Jodsalbe. Ein paar Tage später entzündete sich die Wunde. Durch mangelnde Verständigung, der Verletzte spricht kein Deutsch und der Mittelsmann nicht die Sprache des Verletzten, konnte nicht festgestellt werden ob Tetanuschutz gegeben war.

★ Beim Befahren des Mittellandkanals begann der Bootsmann auf dem Lukendach mit Reinigungsarbeiten. Der Bootsmann bemerkte nicht die niedrige Brücke. Trotz eingeleitetem Stoppmanöver konnte der Unfall nicht mehr verhindert werden. Der Bootsmann zog sich eine Platzwunde am Kopf zu.

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

Bildnachweis: Seite 5: Goslarsche Zeitung, Karl Krause Verlag GmbH & Co. KG, Clausthal-Zellerfeld

Taue können zur Peitsche werden Unfälle oft auch durch Drähte

In der heutigen Binnenschifffahrt sind die häufigsten Arbeitsunfälle beim Festmachen, sei es an Liege- und Löschstellen oder in Schleusen, in Verbindung mit Chemiefaserseilen (nachfolgend auch Taue genannt) zu beobachten. Diese Unfälle sind oft folgenschwer.

Taue aus Chemiefaser haben in der Handhabung große Vorteile. Sie sind leicht und schmiegsam und können wunderbar verstaubt werden. Das Belegen derartiger Taue auf Pollern, sogar auf Einzelpollern, bereitet nach etwas Übung kaum Schwierigkeiten. Diese Taue können auch in einem gewissen Umfang „Ener-

tauen nicht ausgeschlossen, sie werden jedoch häufiger bei Arbeitsunfällen mit Drähten gemeldet. Drahtseile müssen „lehnig“ (schmiegsam) sein (BGV D19).

Die Handhabung ist jedoch nicht mit den zuvor genannten Tau zu vergleichen. Das Gewicht der Drahtseile ist ein Vielfaches. Schwerste körperliche Arbeit ist beim Umgang mit Koppeldrähten und schweren Drahtseilen gefordert. Die persönliche Schutzausrüstung (PSA) – Arbeitsschutzhandschuhe – ist bei jedem Umgang mit Seilen zu tragen. Angebracht sind derbe Lederne Fäustlinge. Drahtspitze und Drahtenden sind zu bekleiden.



Der Umgang mit Drähten und Tauen gehört zum Alltag, ist aber nicht ungefährlich.

gie“ aufnehmen. Nach dem Ausfahren einer Spring mit Maschinenkraft und dem Setzen einer Gegenleine (sei es Vorleine oder Achterspring) gestatten sie ein ruhiges Liegen. Aber genau hier liegt eine hohe Unfallgefahr. Die in den „gespannten“ Tauen gespeicherte Energie wird beim Lösen der Belegung schlagartig frei. Die „losen“ Taue und insbesondere Seilenden werden zu Peitschen.

Ruhiges Liegen

Beim Festmachen in Schleusen mit Chemiefasertauen ist das Fahrzeug oder der Verband zunächst immer mit Maschinenkraft ständig zu machen. Zum Abstoppen (Ständigmachen) eignen sich derartige Seile nicht. Bei festen Nischenpollern in Schleusen sind die Taue ständig zu beobachten und gegebenenfalls nachzuführen. Die Unfälle werden meist mit Begriffen, wie „unter Spannung gelöst“, „Tau sprang frei“, „beim Schleusen gerissen“, „beim Festmachen vom Seil getroffen“ usw. in den Schilderungen beschrieben. Die Verletzungen sind Prellungen, sehr oft schmerzhafte Brüche der Gliedmaßen, mit zum Teil bleibenden Behinderungen, aber auch schwere innere Verletzungen.

Die Abstimmung zwischen Schiffsführung und Mannschaft an den Festmachestationen muss ständig gegeben sein. Umsichtiges Arbeiten aller Beteiligten ist oberstes Gebot.

Offene Wunden sind bei Unfällen mit Chemiefaser-

Einzelne Drahtspitzen (sogenannte Läuse) sind zu entfernen, gegebenenfalls sind die Drähte von Bord zu nehmen und durch neue zu ersetzen. Die Pflege und Kontrolle darf sich nicht nur auf die Antriebsfahrzeuge beschränken, sondern muss auch auf besatzungslosen Leichtern durchgesetzt werden. Nur so werden Risswunden vermieden.

Die Forderung, „Versicherte haben beim Arbeiten mit Seilen darauf zu achten, dass sie nicht in einer Schlinge stehen“, wird oft beschmunzelt – „so eine Uraltvorschrift“. Seilförmeln, Seilkörbe gemäß DIN EN 12339 usw. haben diese

Nie in die Schlinge

Gefahr beträchtlich verringert, aber weder Termindruck noch andere Umstände dürfen das sofortige Ausdrehen und Ausschlagen von verdrehten Drähten verhindern, denn aufspringende, sich verhakende Drahtseilschlingen werden bei der nächsten Benutzung zur tödlichen Falle. Diese Gefahr ist nicht „uralt“, sondern erstaunlich zeitnah, wie abgetrennte Gliedmaßen belegen.

Die Arbeit mit Seilen und Drähten muss bei den Unterweisungen der Versicherten gemäß § 4 BGV A1 – „Grundsätze der Prävention“ – nicht nur bei Neueinstellungen und Auszubildenden, sondern auch bei „alten Hasen“ regelmäßig berücksichtigt werden, denn ein Teil der gemeldeten Unfalltopfer beim Umgang mit Tauen und Drähten sind Schiffsführer.

Neue Hautschutzcreme für den neuen Sommer

Unsere Haut hat zahlreiche Aufgaben: Sie schützt vor Verletzungen und Wärmeverlust und reguliert die Körpertemperatur.

Binnenschiffer sind im Sommer fast immer sonnengebräunt. Das sieht zwar gut aus, aber vielen ist nicht bewusst, dass die UV-Strahlen unserer Sonne nicht nur wohl tun und für einige Vorgänge in unserem Körper nützlich sind (z.B. Stimmungsauflhebung, Knochenaufbau).

Übermäßige und langfristige Einwirkung von Sonnenstrahlen kann Hautkrebs verursachen. 130.000 Menschen bekommen in Deutschland diese Diagnose jährlich – für einige ist sie tödlich. Gute Argumente, einen Sonnenbrand zu vermeiden. Weitere mögliche Folgen intensiver und übermäßiger Sonneneinstrahlung: vorzeitige Hautalterung inklusive Falten und Altersflecken, Horn- und Bindegewebe-Entzündungen des Auges, „Graver Star“, Sonnenallergie mit Entzündungsreaktionen, Quaddelbildung und Juckreiz.

Wer im Freien arbeitet, sollte sich deshalb im Sommer nicht ausziehen, sondern anziehen. Je dunkler der Stoff und je dichter das Gewebe, desto besser sein UV-Schutz. Lange, leichte Jeans, lange Ärmel, Kopfbedeckung mit Nackenschutz und eine hundert Prozent UV-undurchlässige Sonnenbrille bieten Schutz. Mit speziellen Sonnenschutztextilien können zu-

dem UV-Schutzfaktoren (UPF) erreicht werden. Tragen Sie Sonnenschutzcreme mit einem hohen Faktor auf die offenen Hautpartien auf. Hautschutz tut nicht weh, ist aber nützlich.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Taugt die Creme vom
letzten Jahr?

Jedes Jahr stellt sich die Frage: Ist die Sonnencreme aus dem letzten Jahr noch verwendbar? Woran erkennen Sie, ob Ihre Creme vom letzten Jahr noch gut ist? Dies ist wie so oft nicht ganz eindeutig mit ja oder nein zu beantworten. Wer auf Nummer sicher gehen will, verwendet angebrochene Produkte aus der vergangenen Saison lieber nicht

mehr. Insbesondere wenn das Sonnenschutzmittel z.B. am Strand längere Zeit starken Sonneneinstrahlungen oder großer Hitze ausgesetzt war oder durch Sandkörnern verunreinigt ist, sollten Sie sich nicht mehr im nachfolgenden Sommer damit eincremen.

Ungeöffnet sind Kosmetika, auf denen kein Verfallsdatum angegeben ist, mindestens 30 Monate lang haltbar. Ansonsten muss ein Mindesthaltbarkeitsdatum angegeben sein.

Um Verbrauchern die Benutzung von Kosmetika – wozu auch Sonnencreme zählt – zu erleichtern, ist im März 2005 europaweit eine neue Kennzeichnungsvorschrift in Kraft getreten. Danach muss auf allen Kosmetikprodukten, die länger als 30 Monate haltbar sind, eine Frist angegeben werden, wie lange diese nach dem Öffnen bei sachgemäßem Gebrauch haltbar sind. Dargestellt wird das Symbol eines geöffneten Cremefiegels und die Zeitangabe in Monaten, wie „6 M“ für sechs Monate. Um die Übersicht zu behalten, empfiehlt es sich, bei Anbruch das Öffnungsdatum auf dem Produkt zu vermerken. Eine Garantie für die Haltbarkeit bedeutet dies jedoch nicht. Wärme, Luftzutritt und Verunreinigungen verkürzen die Aufbewahrungsdauer. Nach wie vor entscheidet damit auch die richtige Handhabung über die Haltbarkeit der Produkte.

Bedingungen für Jungtaucher Feste Regeln für die Fortbildung

Am 1. Juni 2000 trat die „Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluss Geprüfter Taucher/Geprüfte Taucherin“ (TauchPrV) in Kraft. In der Folge wurde die Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ (BGV C 23) dahingehend geändert, dass die Ausbildung von Tauchern in sog. Taucherlehrbetrieben entfallen ist. Zuständige Stellen für die Umsetzung der zuvor genannten Verordnung sind die Industrie- und Handelskammern.

Unabhängig von dieser Regelung, ist die Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ nach wie vor gültig und regelt unter anderem die Anforderungen an die Durchführung der Arbeiten unter Wasser. In den §§ 9 und 10 der BGV C 23 sind insbesondere die Regelungen zur Zusammensetzung und Qualifikation der einzusetzenden Tauchergemeinschaften beschrieben.

Nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 sind als Taucher nur Personen einzusetzen, die den Abschluss „Geprüfter Taucher/Geprüfte Taucherin“ nachgewiesen haben. Sinn dieser Forderung ist es, das Risiko bei den Arbeitseinsätzen unter Wasser durch eine entsprechende Qualifikation des Personals zu minimieren.

An dieser Stelle ist die Frage zu beantworten, wie die praktische Ausbildung von Tauchern, den sog. Jungtauchern, die entsprechend der Fortbildungsverordnung fortgebildet

werden sollen, umgesetzt werden kann. Da dies notwendigerweise auch mit Unterwasserarbeiten der fortzubildenden Jungtaucher verbunden sein muss, hat das Sachgebiet Taucherarbeiten des Fachausschusses Tiefbau dazu ein entsprechendes Verfahren für den Einsatz von Jungtauchern entwickelt.

Das Verfahren sieht vor, dass das Taucherunternehmen, das einen Jungtaucher fortbilden will, bei der zuständigen Berufsgenossenschaft einen formlosen Antrag auf Ausnahmegenehmigung von § 10 Abs. 1 Nr. 2 BGV C 23 für den betreffenden stellt. Hier sind eine Kopie des Fortbildungsvertrages und der gültigen Bescheinigung für die arbeitsmedizinische Vorsorge nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 31

Regeln für Jungtaucher

Überdruck beizufügen. Nach positiver Prüfung der Unterlagen erfolgt die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, die an folgende definierte Einsatzbedingungen für den Jungtaucher geknüpft sind:

- Der Jungtaucher darf
 - während der ersten 100 Tauchstunden der Fortbildung und
 - bei Arbeiten mit besonderen Erschwernissen nach § 23 BGV C 23 – während der gesamten Fortbildung

nur zusammen mit einer vollständigen Tauchergruppe nach § 9 BGV C 23 Taucherarbeiten durchführen.

- In einer Tauchergruppe darf nur ein Jungtaucher beschäftigt werden.
- Der Jungtaucher hat innerhalb der ersten sechs Monate seiner Fortbildung mit der überbetrieblichen Fortbildung gemäß § 4 Abs. 2 TauchPrV zu beginnen.
- Für den Jungtaucher ist ein Taucherdienstbuch gemäß § 16 Abs. 2 BGV C 23 anzulegen. In diesem Taucherdienstbuch ist die Teilnahme an den überbetrieblichen Fortbildungslehrgängen nach § 4 Abs. 2 TauchPrV durch die ausbildende Stelle einzutragen.
- Im Übrigen gelten für den Jungtaucher die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ BGV C 23.

Die Ausnahmegenehmigung hat der Jungtaucher mitzuführen. Der Einsatz von nicht „Geprüften TaucherInnen“ ist ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig und stellt einen Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschrift Taucherarbeiten dar, der die sofortige Einstellung der Arbeiten an der Tauchstelle zur Folge haben kann.

Sollten Sie weitere Fragen zur Verfahrensweise haben, sprechen Sie bitte Ihren zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten an.

Besondere Gewerbe der BGF

Unterwegs mit Motor- und Armkraft

Bootsvermieter haben vielfältiges Angebot

Binnenschiffahrt, da denken wir meist an Güterschiffahrt, an Schub- oder Tankerschiffahrt, bei denen Ladung kostengünstig und zuverlässig von A nach B befördert wird. Oder an die Fahrgastschiffahrt mit Tagesausflug- oder Kabinenschiffen. Zu den Versicherten der BGF im Bereich der Binnenschiffahrt gehören aber auch all diejenigen, die den Freizeitkapitänen ihr Wasserfahrzeug für einen kleinen Ausflug auf dem See oder eine längere Bootstour auf einer Wasserstraße verleihen. Die

genaue Bezeichnung dieses Gewerbezweiges lautet in der schlichten Amtssprache: Gewerbetreibende Unterbringung von Booten in Bootshäusern; Vermietung unbenannter Ruder-, Paddel-, Segel-, Tret- und Motorboote.

Es ist eine Branche, die überwiegend in der recht kurzen Sommersaison Hochkonjunktur hat. Wenn der Winter endlich vorbei ist und alle erforderlichen Reparaturarbeiten an den Booten erledigt sind, dann beginnt für die Bootsvermieter die Saison.



Warten jetzt in vielen Parkanlagen auf Gäste: Ruder- und Tretboote.

Auf allen Seen, Flüssen, Kanälen und auch auf den zum Teil mit enormem Aufwand rekultivierten Tagebauen werden Boote in verschiedenen Ausführungen für wagemutige Freizeitkapitäne zum Einsatz gebracht. Für die, die eine etwas größere Reise vorhaben, ist die Fahrt auf einer Motoryacht mit Kabinen und Kojen und natürlich mit der erforderlichen Technik ein besonderes Erlebnis. Mit solch einem „Schiff“ kann man schon einmal wie ein richtiger Kapitän für einige Tage unterwegs sein. Aufgabe des Verleihers ist es, diese Boote in einem einwandfreien Zustand an den jeweiligen Kunden zu übergeben. Dafür sorgen bei den etwas größeren Bootsvermietern unter anderem Elektriker, Bootsbauer, Reinigungskräfte, Motorenschlosser und natürlich die allgemeinen Servicekräfte. Die Übernahme/Übergabe an den Kunden erfolgt in kurzer Zeit, in wenigen Stunden muss alles gereinigt sein, der Kraftstoff muss aufgefüllt werden, kleine Schäden sind zu beheben und den neuen Charterern sind die Boote freundlich zu erklären und zu übergeben. Manchmal gehört eine umfangreiche Einweisung und praktische Übungsfahrt dazu.



Sicher mit dem Kanadier unterwegs – natürlich mit Rettungsweste.

Wer ein „bisschen Abenteuerurlaub“ erleben und dabei die Natur hautnah spüren möchte, der bucht für einige Tage ein Boot, das mit Muskelkraft bewegt wird und befährt damit herrliche Fluss- und Seenlandschaften.

Ob auf der Lahn, von Lahnhof im Rothaargebirge bis zur Mündung bei Lahnstein in den Rhein oder beim Erkunden des Ruhrtales, ob beim Befahren der zahlreichen Wasserstraßen in Mecklenburg, Brandenburg oder des Altmühltals – überall sind die Bootsvermieter zu finden, die ganz besondere Boote anbieten.

Nicht einfach nur Paddelboote schlechthin – es sind Kanadier und Kajaks, die man mit etwas Übung schnell beherrscht. Der Service dieser Firmen ist umfassend. Da werden im Winter die Boote häufig selbst überholt, es werden touristische Angebote für eintägige oder mehrtägige Fahrten mit Rücktransfer angeboten. Bundesweit kann man sich diese Angebote per Internet aussuchen und alle erforderlichen Buchungen von zu Hause vornehmen. Kundenservice steht im Vordergrund.

Bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

sind 1025 Unternehmen dieses Gewerbezweiges registriert. Erfreulich ist, dass wir in dieser Branche nur wenige Unfälle zu verzeichnen haben.

Zugegeben, die Sommersaison ist kurz, dennoch sind in der Nähe des Wassers vielfältige Gefahren vorhanden, wie zum Beispiel ein möglicher Sturzunfall auf einem Bootsteg beim allgemeinen Umgang mit den Booten. Deshalb sind auch bei Bootsvermietern grundlegende Regelungen zum Schutz zu treffen, damit es bei den niedrigen Unfallzahlen bleibt.

Mit heftigem Gruseln sieht Cynthia Wellborn das Fahndungsbild des schrecklichen Juwelenräubers im Fernsehen. Nicht im Traum würde sie auf den Gedanken kommen, genau mit diesem Mann friedlich unter einem Dach zu leben. Doch plötzlich ereignet sich ein Unfall ...

Der Mann in schwarz trug eine Furcht einflößende Froschmaske und einen riesigen Revolver. Und obwohl das Bild der Überwachungskamera reichlich unscharf geraten war, vermittelte es den intensiven Eindruck von Bedrohung und Gefahr.

„Der Täter erschien gestern gegen 11.52 Uhr in einem Juwelergeschäft an der Kingsbury-Avenue, bedrohte den allein anwesenden Inhaber mit einer großkalibrigen Waffe und erbeutete Schmuck im Wert von fast 200.000 Pfund“, erklärte der Fernsehsprecher. „Die Polizei bittet um Hinweise unter ...“

„Schrecklich!“, murmelte Cynthia Wellborn, kuschelte sich in die starken Arme Walter Hackworths und starrte ängstlich auf den Bildschirm. „Was es doch für furchtbare Menschen gibt!“

„Wirklich!“, bekräftigte Walter. „Hoffentlich wird der Kerl bald gefasst! Man traut sich ja kaum noch auf die Straße. – Apropos: Wolltest du nicht zu deinem Bridge-Abend?“

„Aber ja! Das hätte ich doch beinahe vergessen!“

Bei Cynthia ging immer alles ganz schnell. Noch während sie erschrocken die Hände vor den Mund schlug, sprang sie bereits auf und rannte in den Flur. Schon hatte sie Straßenschuhe und Jacke angezogen, schon war sie wieder da und drückte ihrem Walter einen Abschiedskuss auf den Mund.

Dann fegte sie aus dem Haus, und die Tür fiel hinter ihr geräuschvoll ins Schloss.

Walter lauschte, wie das Motorengeräusch in der Ferne verklang, wartete aber auch dann noch über fünf Minuten. Meistens hatte Cynthia in ihrer hektischen Art irgendetwas vergessen und kam noch mal zurück. Nachdem das diesmal aber nicht der Fall zu sein schien, schaltete er den Fernseher aus und ging nach oben. Dort holte er zunächst seinen kleinen, aber feinen Fotoapparat aus dem Schrank im Flur. Dann machte er sich im Schlafzimmer am Kleiderschrank zu schaffen, klappte eines seiner Bodenbretter hoch und schob eine weitere Holzplatte beiseite. Darunter kam, neben einer Froschmaske und einem riesigen Revolver, ein prall gefülltes Leinensäckchen zum Vorschein.

Walter nahm den kleinen Beutel und schüttelte seinen Inhalt auf das Bett. Sofort war das Zimmer erfüllt vom Funkeln und Gleißeln hunderter Diamanten und zahlloser goldener Schmuckstücke. Walter gönnte sich einen Augenblick, um diesen Anblick zu genießen, dann machte er sich an die Arbeit. Stück für Stück fotografierte er die Juwelen, um sie anschließend wieder in dem Säckchen zu versenken. Mit den Bildern, die er in seinem eigenen Fotolabor im Keller entwickeln wollte, gedachte er in den nächsten Tagen zu einem Hehler nach London zu fahren. Das war wesentlich ungefährlicher, als den heißen Schmuck mit sich herumzuschleppen.

Er hatte gerade das letzte Bild im Kasten, als er plötzlich Geräusche aus dem Untergeschoss hörte. Alarmiert horchte er auf. War da jemand?

Fahrensmann-Krimi



Der Mann hinter der Maske

VON JOHN STEDINGER

Für den Augenblick blieb alles ruhig. Sollte er sich geirrt haben.

Nein! Denn plötzlich ertönten rasche Schritte auf den Dielembrettern des Flures, und eine wohlbekannte Stimme rief:

„Scha-atz! Wo bist du denn?“

Cynthia! Warum war die denn schon wieder da. Diese Bridge-Abende dauerten sonst immer bis spät in die Nacht!

In Windeseile raffte Walter alles zusammen und ließ es in dem Versteck im Kleiderschrank verschwinden. Dann schaffte er es gerade noch, den Fotoapparat wieder im Schrank zu verstauen, bevor seine Freundin die steile Treppe hinauf kam.

„Nanu?“ Walter heuchelte Überraschung. „Ist der Bridgeabend schon zu Ende?“

„Er hat gar nicht erst angefangen“, antwortete Cynthia. „Melanie und Maria sind krank. Also hab' ich nur ein bisschen mit Anne geplaudert, und dann haben wir uns auf nächsten Mittwoch vertagt.“

Der nächste Tag fand Walter in jenem weitläufigen Waldgebiet, das offiziell Bezirksforst heißt, im Volksmund aber „Wald der toten Männer“ genannt wird. Hier unterhielt er mehrere Erdverstecke, in denen seine Beute sicher ruhte, bis sie einen Abnehmer gefunden hatte.

Walter erreichte die riesige Doppelleiche, deren einer Stamm (der südliche) ange-

lich schon Georg V. während einer Jagdpause als Rückenstütze gedient hatte. Hoch oben rauschte der Wind in den Kronen, und weiter weg sang ein Vogel. Sonst war alles ruhig.

Trotzdem überzeugte sich Walter mehrfach, dass er alleine war zwischen den hohen Bäumen. Dann erst räumte er die trockenen Äste weg, die er über den Eingang des längst verlassenen Fuchsbaus unter den Wurzeln des Baumes gelegt hatte, und schob den Beutel mit den Juwelen hinein, soweit sein Arm reichte.

Eine halbe Stunde später war er schon wieder am Rande des Waldes, und weil alles so prima lief, sah er keinen Grund, nicht noch ein bisschen im Forstkrug einzukehren. Hier verkehrten viele interessante Gestalten, hagere Heidebauern und knorrige Waldarbeiter, und außerdem war es immer gut zu wissen, wann die nächsten Gesellschaftsjagden anstanden. An diesen Tagen blieb Walter dem Wald nämlich lieber fern. Nicht selten ging nämlich mit manchem Einheimischen das Jagdfieber durch, und dann wurde auf alles geschossen, was sich bewegte.

Heute war es in der urigen Gaststätte besonders interessant, und das Ale schmeckte einfach ausgezeichnet. Es war daher schon ziemlich spät, als Walter – glücklich und etwas schwankend – sein Häuschen in der Vorstadt erreichte. Trotz seines getrübbten Bewusstseins fielen ihm sofort die kleinen orangen Scherben auf, die vor seinem Haus auf der Straße lagen und im Laternenlicht geheimnisvoll funkelt. Was hatte das denn zu bedeuten? Walter betrachtete sich das Glitzerspiel für einen Mo-

ment, dann zuckte er die Achseln und schlurft zu seiner Haustür.

Nachdem er sich eine Weile vergeblich bemüht hatte, den Haustürschlüssel ins Schloss zu fummeln, wurde die Tür von drinnen geöffnet.

„Wo kommst du denn jetzt erst her?“, fragte Cynthia halb besorgt, halb ärgerlich. „Ich dachte, du wolltest nur für eine Stunde einen Waldspaziergang machen?“

„Ich habe noch etwas Wirtschaftswissenschaft betrieben“, brummte Walter, trat ein und schob die Haustür zu. „Was ist denn da draußen passiert?“

„Oh Darling, stell dir vor! Da sind heute Abend zwei Autos zusammengestoßen. Direkt vor unserer Tür! Da war vielleicht was los! Und dann dieser nette junge Polizist!“

„Was war mit dem?“, fragte Walter. Er hatte das Interesse an der Sache bereits verloren und zog seine Schuhe aus.

„Der sollte den Unfall aufnehmen und hatte seinen Fotoapparat vergessen. Da hab' ich ihm deinen geliehen. Ich hoffe, du hast nichts dagegen.“

„Nein, nein, natü... äh, was ist mit dem Film, der noch drin war?“

„Keine Angst, den kriegst du wieder! Sie wollten ihn sofort entwickeln und dir den Teil, auf dem deine Bilder sind, so schnell wie möglich zurückbringen!“

Vor dem Haus ertönte das Geräusch heftigen Bremsens, gleich darauf schlugen Autotüren. Da kam die Polizei, vermutete Walter, und in Anbetracht seines Gesamtzustandes verwarf er jeden Gedanken an eine mögliche Flucht. Und das wahrscheinlich nicht, um ihm seinen Teil des Films zu bringen.