

# 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

## In dicken Stapeln blättern

Nicht nur von der allgemeinen Öffentlichkeit, auch von Politikern wird im Bürokratieabbau das Allheilmittel für derzeitige Probleme gesehen. Abbau von Vorschriften, Verlagerung der Aufgaben auf Private, mehr Markt und weniger Staat lauten die Stichworte. Da sind auch die Berufsgenossenschaften nicht ausgenommen. Zu kompliziert, zu teuer lauten die Vorwürfe. Und dann wird schnell über den hohen Beitrag geschimpft. Aber bei genauerer Betrachtungsweise zeigt sich, dass nicht die Berufsgenossenschaft für den Beitrag verantwortlich ist, sondern die hohe Rentenlast aus der Vergangenheit. Wird dies bewusst, dann lässt das Schimpfen schnell nach.

Gleiches kann man auch bei einem anderen Thema beobachten: den Unfallverhütungsvorschriften. Auch diese standen gerade bei uns im Gewerbe hart in der Kritik: zu umfangreich, zu schwer zu verstehen, gehen zu sehr ins Detail und wettbewerbsverzerrend sind sie sowieso. Deshalb wurde schnell in den Ruf nach Deregulierung eingestimmt. Deregulierung – bedeutet das nicht weniger Vorschriften, einfachere Bestimmungen, mehr Verantwortung statt penibler Vorgaben?! Aber was wir im Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes erleben, geht in eine andere Richtung. Die Anzahl der Unfallverhütungsvorschriften aller Berufsgenossenschaften wurde zwar deutlich verringert. Gleichzeitig nahm aber die Zahl der staatlichen Verordnungen, Regeln und Richtlinien um ein Mehrfaches zu, an einer Vielzahl staatlicher Regelungen zum Arbeitsschutz wird derzeit gearbeitet.

### Aufwand steigt

Und wie sieht es mit der viel beschworenen Klarheit aus? Bei den Unfallverhütungsvorschriften war das Prinzip einfach: Zu einem Arbeitsverfahren oder einem Arbeitsmittel gab es eine Unfallverhütungsvorschrift, in der alles stand,

was Unternehmer und Mitarbeiter beachten mussten. Und auch der Praxisbezug und die Akzeptanz waren gegeben. Unfallverhütungsvorschriften wurden im Einvernehmen mit Arbeitgebern und Versicherten erarbeitet, gemeinsam rangen sie um die Inhalte, das schafft Akzeptanz.

Bei der heutigen und zukünftigen Erarbeitung von staatlichen Vorschriften haben die Sozialpartner nur noch geringes Mitspracherecht neben vielen anderen Institutionen.

### Vielzahl von Regeln

Und zu einem Arbeitsverfahren, einem Arbeitsmittel muss sich der Unternehmer jetzt aus einer Vielzahl von Regeln und Richtlinien das herausuchen, was auch für seinen Bedarfsfall heranzuziehen ist. Denn er bleibt in der Verantwortung und keiner sagt ihm, ob er alles berücksichtigt hat! Früher zog er eine Unfallverhütungsvorschrift zu Rate und war voll im Bild. Heute blättert er in dicken Stapeln von technischen Regeln, surft durchs Internet und wünscht sich seine guten alten Unfallverhütungsvorschriften zurück – an diesen Aspekt wird kaum gedacht. Aber erst so rundet sich das Bild.

### Sitzung der Vertreter-Versammlung

Die Sitzung 2/2007 der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am

Donnerstag,  
dem 22. November 2007,  
um 09.00 Uhr  
in der Hauptverwaltung der BGF,  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg.

Die Sitzung ist öffentlich.

### Rauchfrei auf der Fähre

Seit 1. September ist das Gesetz zum Nichtraucherschutz in Kraft. Danach ist das Rauchen in öffentlichen Verkehrsmitteln wie Zügen, Straßenbahnen, Flugzeugen und auf Fähr- und Linienschiffen verboten. Damit sind zumindest die Beschäftigten dieser Verkehrsmittel vor den Gefahren des Passivrauchens geschützt. Wünschenswert wäre eine Regelung für alle Fahrgastschiffe.

### Kranführer nun doch verstorben

Im letzten Fahrensmann berichteten wir über den Unfall im Dortmunder Hardenberghafen, bei dem ein Kranführer aus dem Kran geschleudert und schwer verletzt wurde.

Wie die Regionalpresse nun berichtet, ist der Kranführer inzwischen an seinen schweren Verletzungen verstorben.

### Aus dem Inhalt:

- Notfallübung
- Tankschiffsneubau
- Rückentraining
- Rettungswesten
- Kälteschutz



### Sicherheit von Anfang an

Für die Ausbildung der Matrosen und Binnenschiffer gilt eindeutig: Sicherheit von Anfang an. Dazu gehört, sich

mit der Rettungsweste zu schützen. Dieser Grundsatz gilt auch für die Freizeitschiffahrt. Die Alsterkids, die im

Sommer ersten Zugang zum Wassersport hatten, gingen nur gut geschützt aufs Wasser.

## Berufsgenossenschaften und Unfallkassen unter einem Dach

### Anderes Leistungsrecht schwer umsetzbar

Die gewerblichen Berufsgenossenschaften und die Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand werden seit dem 1. Juni 2007 von einem gemeinsamen Spitzenverband vertreten. Das teilte der neue Verband „Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV“ in Berlin mit. Die Mitglieder der DGUV versichern mehr als 70 Millionen Menschen in Deutschland gegen Arbeits-, Wege- und Schulunfälle sowie Berufskrankheiten.

„Mit der DGUV erfüllt die Selbstverwaltung aus Arbeitgebern und Versicherten ihr Versprechen, moderne Strukturen in der Unfallversicherung zu schaffen“, erklärten Dr. Hans-Joachim Wolff, amtierender Vorstandsvorsitzender der DGUV, und sein Stellvertreter Hans-Gerd von Lennep. Mit Blick auf die derzeit laufende Reform der Unfallversicherung fügte Wolff hinzu: „Wir erwarten von

der Politik, dass sie die Entscheidung respektiert und den Verband nicht in eine Körperschaft öffentlichen Rechts umwandelt.“ Eine solche Körperschaft würde die Gestaltungsfreiheit der Selbstverwaltung einschränken und nur teure Bürokratie schaffen.

Kritisch äußerten sich die beiden Vorsitzenden über die kürzlich bekannt gewordenen Vorschläge zur Reform

des Leistungsrechts und plädierten dafür, sich für die Unfallversicherungsreform mehr Zeit zu nehmen: „Eine Reform, die mit der heißen Nadel gestrickt ist, hilft niemandem.“

Inzwischen gibt es auch Stimmen aus der Politik, die davon abraten. Ob es bei der Absicht des Gesetzgebers bleibt, noch in diesem Jahr über das Reformgesetz zu beraten, ist derzeit offen.



Auch die Erstversorgung von Verletzten wurde geübt.

## Aus dem Wasser gerettet

### Notfallübung nach simulierter Kollision

„Havarie auf dem Main-Donau-Kanal. Durch einen technischen Defekt an der Ruderanlage eines Frachtschiffes kam es am 2. August zu einer Kollision mit einem Fahrgastschiff. Mehrere Personen wurden verletzt, einige davon schwer...“

Nein, keine Hiobsbotschaft, sondern zum Glück nur eine Übung. Die Personenschiffahrt Schweiger und die Feuerwehr der Stadt Kelheim veranstalteten an diesem Tag zusammen mit der Wasserwacht, dem Bayer. Roten Kreuz (BRK) und der DLRG diese Großübung. Als zweites Schiff konnte man das Gütermotorschiff „Morgenstern“

der Reederei Väh gewinnen. Solch eine große Notfallübung bedarf großer Vorbereitung. Dieser stellten sich alle Beteiligten.

Neben der Besatzung des Fahrgastschiffes „Renate“ waren mehr als 200 Einsatzkräfte und rund 50 Statisten im Einsatz. Sie probten den Ernstfall in großem Ausmaß.

Mehrere Fahrgäste fielen nach der Kollision vom Oberdeck des Fahrgastschiffes über Bord, andere stürzten und rutschten oder fielen die Treppe hinunter. Schürfwunden, Schnittwunden, Knochen- und Gelenkbrüche waren die Folge. Einige Passagiere erlitten einen Schock, andere wur-

den bewusstlos. Wassereintrich im Bugbereich und Maschinenausfall auf der „Renate“ sowie Maschinenraumbrand und auslaufender Treibstoff auf der „Morgenstern“.

Der Besatzung des Fahrgastschiffes und den Einsatzkräften wurde alles abverlangt. Bei solch einem Szenario zeigt es sich, wie wichtig es ist, eine gut funktionierende Sicherheitsrolle zu haben. Jedes Besatzungsmitglied, vom Schiffsführer bis zur Küchenhilfe muss wissen, was im Ernstfall zu tun ist.

Fortsetzung auf Seite 2

Hallo  
Fahrensleute!

## Fingerspitzengefühl für die Neuen

Erfreuliche Nachrichten gibt es in den letzten Jahren von den Ausbildungszahlen in der Binnenschifffahrt. Das ist gut so, denn wer in der Zukunft auf gutes Personal zurückgreifen will, der tut gut daran rechtzeitig auszubilden. Dies gilt in allen Bereichen, auch in der Binnenschifffahrt.

Die Zeit der Ausbildung sollte deshalb intensiv genutzt werden und die neuen Mitarbeiter gründlich in ihr zukünftiges Betätigungsfeld eingeführt werden. Dies ist für alle Beteiligten nicht immer leicht, aber es lohnt sich. Klar, da prallen an Bord manchmal Welten aufeinander. Hier der Jugendliche, der bisher im geschützten Raum der Schule unterwegs war, umsorgt von den Eltern, eingebunden in seinen Freundeskreis. Er oder sie muss sich jetzt in eine neue Gruppe an Bord einfinden und sich dort zurechtfinden, von ihm oder ihr wird Selbstständigkeit, aber auch Anpassung an andere Menschen, die so alt wie seine Eltern sind, erwartet.

Auf der anderen Seite die „alten Hasen“, die je nach Erfahrung, die sie bisher mit Jugendlichen gemacht haben, ihre Vorurteile pflegen, von der Jugend „ohne Bock“, die nur am Computer hockt.

Hier ist von beiden Seiten Fingerspitzengefühl gefordert. Und das darf man von den alten Hasen eher erwarten, als von den unerfahrenen Jungen. Mit etwas Glück profitieren ja beide voneinander, der ältere, weil ihm der jüngere beim Umgang mit dem Computer und neuen Techniken hilft

und der jüngere, weil er einen Paten gefunden hat, der ihn in den Alltag an Bord einführt und ihm Schritt für Schritt erklärt, was er wissen muss.

In der Ausbildung soll der Schiffsjunge oder das Schiffsmädchen die Tätigkeiten in der Schifffahrt kennenlernen und die Möglichkeit haben, sich diese anzueignen. Hier



muss man als Ausbilder ganz viel zeigen, viel erklären, vormachen und hinweisen. Die Jugendlichen sollen die Aufgaben und Tätigkeiten ihres zukünftigen Berufes von Anfang an richtig und korrekt erlernen. Richtig heißt auch sicher. An Bord lauern jede Menge ungewohnte Gefahren auf die Neuen. Hier hat der Ausbilder eine ganz besondere Verantwortung.

Keinesfalls sollte er aber den Eindruck erwecken, dass Sicherheitsthemen nur in der Ausbildung einen Stellenwert haben. Schutzausrüstung wie zum Beispiel die Rettungsweste hat nicht nur hier einen Platz. Sicherheit muss auch danach noch ein Thema sein und Vorschriften gelten für alle. Hier kommt es auf das gelebte Vorbild im Alltag an.

Und noch eine Bitte an die Ausbilder: Natürlich sind nicht alle Tätigkeiten, die sie den

Jugendlichen auftragen, angenehm und es stimmt auch, dass wir alle einmal klein angefangen haben. Aber verhelfen sie den Auszubildenden immer wieder auch zu Erfolgserlebnissen. Denken Sie daran, dass die Jugendlichen bei Ihnen sind, um etwas zu lernen. Sie sind keine Hilfskräfte, die man vorrangig mit unangenehmen Hilfstätigkeiten ohne Bezug zur Ausbildung beschäftigen darf.

Auszubildende, die wissen wollen, wie es geht, die sich interessiert an den Tätigkeiten zeigen und die auch 'mal anpacken, ohne zu fragen, ob sie das unbedingt müssen, werden auch geduldige Lehrmeister finden. Geduld ist für beide Seiten wichtig, ebenso wie Ausdauer und häufiges Üben. Dies gilt sowohl für sportliche Leistungen, fürs Musizieren und eben auch für die Ausbildung. Wer an sein Ziel gelangen will, darf die Flinte nicht bei der ersten Schwierigkeit ins Korn werfen. Grundtugenden wie Pünktlichkeit und Ordnung am Arbeitsplatz und im Alltag haben auch ihre Berechtigung. Schließlich wohnt und lebt man in der Binnenschifffahrt relativ eng miteinander und da ist Rücksicht nicht verkehrt. Und Ordnung ist auch ein Faktor für Sicherheit. Und die sollte ganz groß geschrieben werden, besonders zu Beginn der Ausbildung. Eine Hand für das Schiff, eine für die Sicherheit.

*Regitta*

## Keine Hektik zu spüren Das Personal ging zielgerichtet vor

Fortsetzung von Seite 1

Bei ihrer immerhin ersten Übung dieser Art hatte die Besatzung der „Renate“ die Situation von Anfang an sehr gut im Griff. Der Übungsablauf und das genaue Ausmaß der Übung war der Mannschaft nicht bekannt, um eine möglichst realistische Übung abhalten zu können, waren sie bei den Vorabsprachen nicht dabei. Entsprechend nervös waren alle vor Beginn.

### Manöver mit dem Beiboot

Doch als es dann endlich losging, war davon nichts mehr zu spüren. Nach dem Absetzen des Notrufes kümmerte sich das nautische Personal sofort um die Sicherung des Schiffes und um die Bergung der im Wasser treibenden Fahrgäste. Nach einem gelungenen Beibootmanöver schafften sie es, die im Wasser befindlichen Personen zu bergen. Danach übernahmen die mittlerweile eingetroffenen Kräfte der Wasserwacht und der DLRG die Verletzten. Der Rest der Besatzung, Service- und Küchenpersonal, übernahmen die Erstversorgung



Beibootmanöver zur Rettung aus dem Wasser.

der mehr als 30 Verletzten an Bord. Die Experten waren über das ruhige und sichere Handeln der Besatzung erstaunt und lobten die einwandfreie Erstversorgung der Verletzten. Somit konnte eine reibungslose Übergabe an die nach ca. 25 Minuten eintreffenden Rettungskräfte erfolgen. Die regelmäßige Teilnahme an den BG-Schulungen, die gute Erste Ausbildung und die mehrmals im Jahr stattfindenden „Tro-

ckenübungen“ der Reederei waren ihrer Meinung nach ausschlaggebend für das gute Gelingen: ohne fundierte Ausbildung und regelmäßige Schulungen und Unterweisungen kann es keine Sicherheit für Fahrgäste und Besatzungen geben. Trotz des großen Lobes sparte die Besatzung aber nicht mit Eigenkritik. „Auch Gutes kann man noch verbessern, beim nächsten Mal“ spornete man sich schon jetzt an.



Der Arbeitsplatz des Schiffsführers auf der „Till Deymann“ – modern wie das ganze Schiff.

## Sicherheit und Qualität prägen die „Till Deymann“

Im Juni 2007 ist das Tankmotorschiff „Till Deymann“ als der jüngste Neubau der Harener Reederei Deymann in Fahrt gegangen. Der Bau wurde durch das Bundesumweltministerium mit 1,6 Mio. Euro aus dem Umweltinnovationsprogramm gefördert. Aber es ist nicht nur umweltfreundlich, sondern es gibt auch viele moderne Sicherheitsmerkmale.

Auf dem ersten Blick erkennt man das aufgeräumte Deck. Die rutschhemmend ausgeführten Überstiege und Wege ermöglichen einen sicheren Zugang zu den verschiedenen Arbeitsplätzen auf dem Tankdeck. Die wenigen erforderlichen Überstiege vom Tankdeck zum Vordach oder Achterdeck sind auffällig gekennzeichnet.

Die vorn und achtern angeordneten Maschinenräume sind u. a. mit jeweils zwei Hauptmaschinen (je P = 338 kW) für den Antrieb und der vordere Maschinenraum zusätzlich mit zwei gekapselten Aggregaten (je P = 93 kW)

ausgerüstet. Vom vorderen Maschinenraum aus wird auch die Löschpumpe mit Energie versorgt. Bei den Motoren ist besonders auf Umweltverträglichkeit geachtet worden. Sie erfüllen schon heute die „Euro 5 Norm“ und werden mit schwefelfreiem Diesel gefahren. Der Tanker ist darüber hinaus mit moderner Abgasreinigungstechnik wie Rußpartikelfilter und Stickoxidminderungstechnik ausgestattet. Der Ausstoß gesundheitsgefährdender Feinstaubpartikel wird nahezu vollständig und der von Stickoxiden um bis zu 70% reduziert. Durch eine neue „Luftfilmschmierung“ wird zudem eine Treibstoffeinsparung erwartet.

Das großzügige Steuerhaus ist ergonomisch ausgerüstet und verfügt auch über moderne Touch-Screen-Technik. In die Armlehnen des Steuerhausstuhls sind die Bedienelemente integriert, was die Durchführung der Fahrmanöver erleichtert.

Das Schiff verfügt über eine gut eingerichtete Wohnung

für die fünf Besatzungsmitglieder an Bord. Alle Wohn-/Schlafräume sind zweckmäßig ausgestattet und mit Klimaanlage ausgerüstet. Der Wohnbereich im Oberdeck ist in eine Küche, die Messe und einen gemütlichen Sitzbereich offen gegliedert. Auch einer der Schiffsführer hat dort seine Kabine.

Die im Unterdeck angeordneten Schlafräume werden durch Oberlichter mit Tageslicht versorgt. Darüber hinaus ist das Deck mit zwei Notausgängen an StB und BB mit dem Hauptdeck verbunden.

Die unteren Schlafräume sind durch eine zusätzliche Tür an der Treppe von dem oberen Aufenthaltsbereich getrennt. Diese Tür hat außerdem den Vorteil der Lärmreduzierung vom Aufenthaltsbereich oben gegenüber den unteren vier Schlafräumen. Gleichzeitig ist damit auch der erforderliche indirekte Zugang zwischen Küche und WC (2. Tür) geschaffen worden.

## Landgang ohne Tadel „Hansehafen“: Sicherheit groß geschrieben

In der letzten Ausgabe des Fahrensmannes ist über die Inbetriebnahme des Hanse-Terminals im Güterverkehrszentrum „Hansehafen“ in Magdeburg-Rothensee berichtet worden. Der gesamte neue Hafen wird im Jahr 2008 fertiggestellt sein und nach Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse im Rothenseer Verbindungskanal 2010 eine garantierte Wassertiefe von 4,0 m haben. Wer heute an der 1.400 m langen Spundwand entlang fährt oder im Bereich des Schwergutanschlags bzw. Container-Terminals anlegt, wird viel Positives entdecken.

Die Landgangsmöglichkeiten für Binnenschiffer sind ohne Tadel. Alle 60 m eine Treppe und dazwischen eine Kaileiter. Alle Treppen sind bei Dunkelheit ausgeleuchtet. Die Beleuchtung wird durch Bewegungsmelder aktiviert. Landstromanschlüsse sind im Bereich der Treppen vorhanden. Trinkwasserentnahmestellen sind am jeweiligen Kaiende reichlich angeordnet.

Bei der Planung des Hansehafens wurde die Europä-



Ausreichend beleuchtete Treppen sorgen für Sicherheit im „Hansehafen“.

sche Norm EN 14329: 2004 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“ angewandt, obwohl sie bei Planungsbeginn noch nicht in Kraft getreten war. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung hat sich in der Planungsphase aktiv dafür eingesetzt, dass insbesondere dem sicheren Landgang mit der Anordnung der Treppen, entsprechend der EN 14329, Rechnung getragen wurde. Die Auswahl der Festmacheinrichtungen liegt weit über den Forderungen der Norm, sodass Trossen keine der Auf-

stiegsvorrichtungen behindern müssen.

Trotz dieses positiven Beispiels, der Magdeburger Hafen GmbH sei hierfür ausdrücklich Dank gesagt, gibt es an alten und älteren Kaianlagen noch viele Ausführungen, z. B. „Stummel-Griffstangen“ statt Rundbügel an Kaileiterköpfen, sowie Festmacheinrichtungen in nicht ausreichender Zahl und mit unbestimmten Haltekräften, die nicht den heutigen Standards entsprechen. Hier sollten zumindest Verbesserungen möglich sein, wenn schon keine Treppen nachrüstbar sind.

● **Gesundheit fördern**

● **Angebot für Seminar**

● **Training hilft**

# Richtig bewegen hilft dem Rücken

Glaubt man Gesundheitswissenschaftlern und Medizinern, verschlechtert sich der Gesundheitszustand der Menschen von Jahr zu Jahr. Und die Kosten für die Behandlung sogenannter Zivilisationserkrankungen steigen ins Unendliche. Wer oder was hat Schuld? Die Antwort ist meist schnell gefunden: Wir alle werden immer bequemer und verfallen immer häufiger den Annehmlichkeiten der modernen Gesellschaft.

Dies gilt sicher auch für die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt. Auch hier sind viele Tätigkeiten heute mit weniger körperlicher Belastung verbunden. Besonders die Tätigkeit des Schiffsführers ist körperlich monoton. Wenn alle Geräte optimal angeordnet sind, braucht er sich kaum noch zu bewegen. Ist die Anordnung ungünstig, kann es zu Fehlbelastungen kommen. Gleichzeitig sind aber andere Anstrengungen nach wie vor vorhanden: Man denke an das Bewegen des Ladearms, das An- und Abflanschen von Leitungen, das Öffnen und

## Körperlich gefordert

Schließen der Domdeckel in der Tankschiffahrt. Körperlich gefordert sind die Matrosen auch, wenn schwere Luken zu bewegen sind, beim Koppeln von Verbänden in der Schubschiffahrt oder wenn schwere Gebinde zu schleppen sind.

Berufsgenossenschaften haben den Auftrag, Arbeitsunfälle, aber auch arbeitsbedingte Gesundheitsgefährdungen mit allen geeigneten Mitteln zu verhindern. Eines dieser Mittel ist die Information der Beschäftigten über die Entstehung von Krankheiten und die Motivation zu gesundheitsfördernden Verhaltensweisen zum Beispiel in Form von Seminaren. Die BGF bietet deshalb unter dem Motto „Gesundheit im Alltag – aber wie?“ ein Seminar zum rückengerechten Verhalten/Arbeiten an.

Das Seminar will nicht nach Schuldigen suchen, sondern geht davon aus, dass Gesundheit auch Spaß machen darf. Ausgehend von der Entwicklung des Menschen, über Zusammenhänge der Physik, der Biologie bis hin zur Psychologie wird im Seminar der Bo-

gen gespannt zu alltagstauglichen Tipps für Berufs- und Privatleben. Und es wird auch über Ernährungs- und Bewegungsgewohnheiten nachgedacht.

Wo stecken nun die Ursachen für die Zunahme der Zivilisationserkrankungen? Der Mensch muss mit dem biologischen Erbe seiner Urahnen leben. Die Entwicklung vom Vierbeiner bis zum heutigen modernen Menschen hat sich über einen Zeitraum von mindestens drei Millionen Jahren hingezogen. Unser Körper – wir sprechen ja auch vom Bewegungsapparat – ist perfekt für das Jagen, Sammeln und Kämpfen konstruiert. Knochen, Gelenke, Bandscheiben, Sehnen, Bänder und auch Muskeln brauchen daher auch heute noch entsprechende Bewegungsreize, um sich optimal entwickeln und gesund bleiben zu können.

Unser Körper ist seinem Konstruktionsplan zufolge nicht für langes Sitzen, nicht für die Arbeit am Computer und auch nicht für die Bedienung von Knöpfen und Reglern geeignet. Zumindest nicht über so lange Zeiträume, wie sie heute üblich sind.

Haben demnach die Menschen, die körperlich arbeiten müssen (oder dürfen), gesundheitliche Vorteile? Gewiss nicht, wenn deutlich wird, dass in den Berufen, in denen noch körperliche Arbeit gefordert wird, die Belastung meist einseitig ist. Muskulatur entwickelt sich stets genau so einseitig, wie sie regelmäßig beansprucht wird. Die dadurch entstehenden muskulären Ungleichgewichte führen unweigerlich zu Veränderungen der Körperhaltung – ja sogar zu Haltungsschäden, wenn kein Ausgleich stattfindet. Eine der häufigsten Ursachen für die meisten Zivilisationserkrankungen ist und bleibt aber der Bewegungsmangel in unserem Alltag.

Das wissen wir zwar alle, aber der innere Schweinehund hindert uns oftmals daran, uns mehr zu bewegen. Und er wäre nicht so gefährlich, wenn er nicht immer so gute Argumente hätte. Wir nennen sie einfach „Sachzwänge“: Zeitmangel, räumliche Enge, Stress und die Lebensumstände insgesamt. Ihnen können nur starke Argumente für Bewegung entgegen gestellt wer-



Bewegung ist nicht nur anstrengend, sondern macht auch Spaß.

den. Und das geschieht im Seminar.

Die Erfahrung aus den praxisorientierten Seminaren der BGF und das immer größer werdende Interesse daran zeigen, dass es sinnvoll und nachhaltig ist, diesen gesamten Themenbereich einmal

## Joggingrunde nicht möglich

von außen betrachten zu können. Dabei hilft ein solches mehrtägiges Seminar in angenehmer Atmosphäre. Schließlich brauchen gerade Menschen, die beruflich viel und lange unterwegs sind, besondere alltagstaugliche Strategien, um gesundheitsorientierte Bewegung in ihr Leben zu integrieren. In der Binnenschifffahrt kommen spezielle Bedingungen hinzu. Je nach Liegeplatz kann man nicht einfach zu einer Joggingrunde aufbrechen oder für ein paar Kilometer aufs Fahrrad steigen. Aber auch hier gibt es Möglichkeiten, körperlich aktiv zu werden.

Bewegung bzw. Wechsel der Belastungsmuster spielt in der Prävention eine wichtige Rolle. Gesunde Ernährung und der Umgang mit Stress sind weitere wichtige Bausteine, die in ein Programm gehören, das einen ganzheitlichen Anspruch stellt. Beim Zusammenstellen der Inhalte und Methoden des Seminars „Gesundheit im Berufsalltag – gewusst wie“ wurde daher von Anfang an darauf geachtet, dass Informationsphasen, Bewegungsprogramme und Entspannungsmethoden sich abwechseln. Einen ganz persönlichen Bezug zu den Themenbereichen bieten immer wieder kleine Tests zu Beweglichkeit, Kraft, Ausdauerfähigkeit und die Berechnung von Körperfettanteil und Body-Mass-Index für alle Teilnehmer. Die Qualität der Seminare wird darüber hinaus durch die Auswertung von Feedback-Fragebögen und die Dokumentation der Ergebnisse gesichert. Zum Seminar anmelden kann man sich bei der BGF, Referat Binnenschifffahrt, Tel.: (0203) 2952-153 oder per Mail an: rwerk@bgf.de.

## Rückenbeschwerden haben vielfältige Ursachen

Viele Menschen klagen über Rückenbeschwerden und Erkrankungen des Muskel- und Skelettsystems. Diese haben ganz unterschiedliche, sowohl personen- wie auch arbeitsbedingte Ursachen. Viele spezielle Faktoren auf medizinischem und arbeitstechnischem Fachgebiet sind zu berücksichtigen und zu beurteilen.

Zur Erfassung der Grunddaten für diese Beurteilung werden von den BGen umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Dies ist vor einigen Jahren auch für die Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt erfolgt.

Dabei wurde erfasst, bei welchen Bewegungsabläufen und über welche Dauer belastende Körperhaltungen auftreten. Zusätzlich wurde geprüft, welche Kräfte durch die Handhabung von Lasten auf den Stütz- und Bewe-

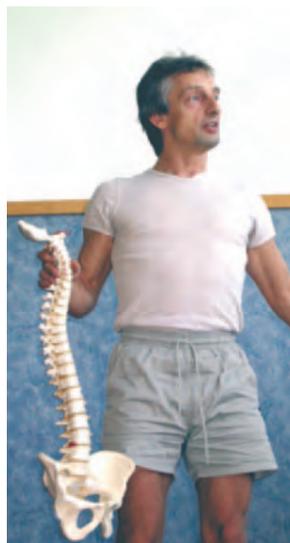
gungsapparat, insbesondere die Wirbelsäule, einwirken.

Die höchsten Belastungen wurden z.B. beim Öffnen und Schließen von Holzluken gemessen. Auffällig war dabei der hohe Anteil der Rumpfbiegungen. Dort wo bei anderen Tätigkeiten Belastungsspitzen festgestellt wurden, fiel der Zeitanteil der Belastungen, bezogen auf eine ganze Arbeitsschicht, eher gering aus.

Die Ergebnisse der Messreihe bieten auch wichtige Ansätze für die Präventionsarbeit in den Betrieben. So vielfältig wie die Ursachen ist auch die Prävention. Sie reicht von der ergonomischen Einrichtung der Arbeitsplätze über organisatorische Voraussetzungen wie Verhinderung von einseitigen Belastungen bis hin zu mehr Bewegung im Alltag.



Wichtig ist die richtige Haltung.



Dozent Peter Scholz mit seinem „Assistenten“.



In einem modernen Steuerhaus muss der Schiffsführer sich nicht mehr viel bewegen.

# Kollision durch fehlende Sicht

## Darum ist freie Sicht vorm Steuerhaus so wichtig

Die Wassersportsaison geht langsam zu Ende, die gewerbliche Schifffahrt hat bald die Flüsse und Kanäle für sich. Viele Fahrenleute werden sich auch in diesem Jahr wieder an bange Momente erinnern, Momente, in denen Schwimmer, Ruderer oder Motorbootfahrer dem eigenen Schiff viel zu nahe gekommen sind und sogar für gewisse Zeit im Sichtschaten vor dem Bug verschwunden waren. Aber fast immer kommt der Wassersportler wieder an der Seite des Schiffes unverehrt ins Blickfeld.

Fast immer – leider nicht immer. Jedes Jahr ereignen sich in der Binnenschifffahrt Kollisionen, weil die freie Sicht vor dem Bug eingeschränkt war. Dies war Anlass für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), im Juni dieses Jahres einen Workshop zum Thema „Freie Sicht“ abzuhalten. Die derzeit zulässigen Werte – max. 250 m Sichtschaten beim leeren Schiff bzw. max. 350 m unter Berücksichtigung der Ladung – wurden diskutiert. Beraten wurden auch Möglichkeiten, in den optischen Sichtschaten durch elektronische Hilfsmittel (Verlagerung des Radargerätes auf das Vorschiff und die Installation von Kamerasystemen am Bug) „hineinzuschauen“.

Neben der Einschränkung der freien Sicht durch den Sichtschaten vor dem Bug ist auch die freie Sicht auf die Decks und Gangborde ein Thema der Arbeitssicherheit. Die kleine Zahl der Besatzungsmitglieder, von denen während der Fahrt oft noch einige ihre Ruhezeit einhalten müssen, führt dazu, dass sich oft nur eine Person an Deck aufhält. Damit sind diese Arbeitsplätze Einzelarbeitsplätze mit den daraus resultierenden besonderen einzuhaltenden Bedingungen. Der Schiffsführer, der zu den Arbeiten eingeteilt hat, versucht, seine Mitarbeiter bei den zu erledigenden Arbeiten hinsichtlich des Arbeitsschutzes zu überwachen, was bei einem normalen Güterschiff mit



Bei hohen Ladungen z.B. Containern ist die Sicht am Bug schwierig.

hohem Dennebaum schon schwierig ist. Bei hohen Ladungen (z.B. Container) ist dies aber unmöglich. Deshalb sollten alle möglichen Einrichtungen zur Verhinderung von Arbeitsunfällen (besonders Geländer an den Gangbordaußenseiten und an den Außenkanten der Decks) vorhanden sein, ebenso wie Einrichtungen zum frühzeitigen Erkennen von Zwischenfällen und Störungen durch den

### Überwachung per Kamera

Schiffsführer. Damit sind vor allem Kamerasysteme als optische Überwachungseinrichtungen zu verstehen. Aber auch vom Besatzungsmitglied getragene Ortungssysteme zum Orten nach einem Sturz aus dem Boot müssen Beachtung finden.

Weitergehend sind die Anforderungen bei Schubbooten und Fahrgastschiffen. Hier müssen durch tief heruntergezogene Scheiben in der vorderen bzw. den seitlichen Wänden des Steuerhauses die

Vordecksbereiche, wo gekuppelt wird, bzw. die Bereiche, über die Fahrgäste an und von Bord gelangen, direkt eingesehen werden können. Diese Anforderungen finden auch Niederschlag in der Neufassung der europäischen Norm EN 1864 über Steuerhäuser, die sich derzeit in der Schlussabstimmung befindet.

Für die Arbeits- und Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung ist die freie Sicht auf Hindernisse im Fahrweg, hier besonders bei Brückendurchfahrten. Die Anfahrungen von Steuerhäusern an Brücken mehren sich in den letzten Jahren auffallend. Neben erheblichen Sachschäden sind fast immer gravierende Körperschäden, meist der Tod des Steuermannes, zu vermelden. Es liegen noch keine Erkenntnisse über die Gründe für die Häufung dieser Unfälle vor. Ein gemeinsames Programm der Wasserschutzpolizeien zweier deutscher Bundesländer und der dort ansässigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen soll notwendige Erkenntnisse zur Prävention bringen.

Unfälle durch Kollisionen mit anderen Nutzern der Wasserstraßen, die durch den Sichtschaten vor dem Bug verursacht werden, finden meistens mit Kleinfahrzeugen statt, da die Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschifffahrt aufgrund ihrer Größe rechtzeitig vor Eintritt in den Bugschatten gesehen werden. Für diese schwächeren Verkehrsteilnehmer endet das oft tödlich. Solche Unfälle bleiben aber auch regelmäßig für den Schiffsführer nicht ohne Folgen: Bei vielen entstehen psychische Schäden bis hin zur Arbeitsunfähigkeit auf Dauer. Dieses Problem, das insbesondere bei Lokführern und Straßenbahnfahrern verbreitet ist, kann durch ein Programm zur Frühintervention durch besonders geschulte Psychologen verringert werden, das bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen durch deren Mitgliedsunternehmen abgerufen werden kann. Insofern sind vernünftige Regelungen über den zulässigen Sichtschaten vor dem Bug eines Binnenschiffes auch aus Sicht der Arbeitssicherheit notwendig.

# Wenn die Seele verletzt ist

## Schwere Unfälle können psychisch traumatisieren

Das Ruderboot hatte zu dieser Tageszeit nichts im Hafenbecken verloren. Die Ruderer waren plötzlich hinter einem ankernden Binnenschiff aufgetaucht und hatten den Weg des Tankmotorschiffs gekreuzt. Der Schiffsführer machte noch eine Ausweichbewegung, doch der Zusammenstoß zwischen David und Goliath war unausweichlich. Das Ruderboot wurde unter Wasser gedrückt, beide Ruderer kamen dabei ums Leben. Den Schiffsführer traf keine Schuld. Doch der erfahrene Binnenschiffer machte sich von diesem Tag an Vorwürfe. Nachts quälten ihn Alpträume. Eine fiktive Annahme, die aber durchaus Realität werden kann.

Dann gibt es für die Reaktion klare Gründe. Schwere Unfälle oder Gewalterlebnisse

können die Psyche belasten und ernsthafte Erkrankungen auslösen. Experten sprechen dann von einem Psychotrauma. Die Therapie können nur geschulte Kräfte im Bereich der Traumatologie-Behandlung ausführen. Die BGF hat sich dieses Themas angenommen und führte ein Projekt zur Anerkennung und Heilverfahrenssteuerung von traumatisierten Unfallverletzten durch.

### Projekt der BGF

Was Lkw- oder Busfahrer – wie auch Lok-Führer – kennen, kommt auch in der Binnenschifffahrt vor: Beinahe-Unfälle, die noch in der letzten Sekunde verhindert werden können, oder tatsächliche Unfälle mit Verletzten oder Toten.



Überwachungskameras schaffen Sicherheit.

Oft ist der Schiffsführer dabei schuldlos. Doch zurück bleiben bohrende Fragen wie „Warum ich?“, „Wie hätte ich das verhindern können?“ oder „Warum musste mir das passieren?“. Hier braucht der Betroffene oder die Betroffene Unterstützung – sie beginnt in der eigenen Familie und durch Vorgesetzte und Arbeitskollegen. Aber auch die BGF bietet intensive Hilfe und Begleitung an.

Nach einem traumatisierenden Erlebnis sind seelische und auch körperliche Reaktionen durchaus normal. Halten diese aber länger an, und wird das Erlebte nicht verar-

beitet, kann sich eine „post-traumatische Belastungsstörung“ entwickeln. Das ist gerade nach schweren Unfällen nicht ungewöhnlich. Denn es können auch seelische Verletzungen auftreten. Diese äußern sich in einem plötzlichen intensiven Wiedererleben des Geschehens – sogenannte Flashbacks. Dazu kommt die massive Vermeidung von Dingen, die mit dem Unfall zu tun haben, und eine erhöhte innere Anspannung, Unruhe und Nervosität. Sind die Symptome länger als vier Wochen vorhanden, dann spricht man von einer post-traumatischen Belastungsstörung (PTBS).

### Schneller Kontakt

Nach einer Arbeitsunfall-Studie der Universitätsklinik Freiburg bleiben bei rund einem Drittel der Menschen psychische Störungen nach belastenden Erlebnissen unerkannt oder unbehandelt. In einem Teil der Fälle kann das Vollbild einer psychotraumatischen Belastungsstörung entstehen.

Was tut die BGF dagegen? Ausgehend von der Erkennt-

# Zuschuss für abgasarme Motoren

## Neues Programm zur Schadstoff-Minimierung

Die Binnenschifffahrt ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger – darauf weist sie immer wieder hin. Und sie will es auch bleiben. Dazu beitragen können der Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren oder der Einbau von Partikel- und/oder Stickstoffminderungsanlagen. Solche Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffemissionen beim Betrieb der Schiffe werden nun unterstützt.

### Schadstoffe reduzieren

Im April 2007 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „die Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen“ erlassen. Danach fördert die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West den Einbau von abgasärmeren dieselbetriebenen Motoren in der beruflichen Güter- und Personenschifffahrt. Die Förderung erfolgt durch nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von 30 bis 50% der förderfähigen Kosten.

Gefördert werden Motoren als Hauptantriebe, Hilfsantriebe (z.B. Bugstrahlanlagen) und Stromerzeuger. Die Motoren sind förderfähig, wenn sie die Eigenschaften der Motoren der Stufe II der ZKR oder der Richtlinie 97/68/EG in der aktuellen Fassung erfüllen und deren Partikelgrenzwert um 30% unterschreiten. Die WSD West fördert auch die Abgasnachbehandlung vorgenannter Motorgattungen, wenn die Minderung der Partikelmasse um mindestens 90% bzw. Stickstoffoxidemis-

sionen um mindestens 70% nachgewiesen wird.

Die förderfähigen Kosten ermitteln sich zum Beispiel bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen aus den pauschalierten Ein- und Ausbaupreisen für den Einbau von emissionsärmeren Motoren, den pauschalierten Liegekosten und den Kosten für den Erwerb des abgasärmeren Motors.

Beispiel für die Berechnung eines Zuschusses: Erwerb eines abgasärmeren Motors mit Motorleistung 500 kW: 500 kW x 27,00 Euro = 13.500 Euro. Die Aus- und Einbaukosten betragen 20.000 Euro oder mehr = 20.000 Euro, die Liegekosten: 500 kW x 6,00 Euro = 3.000 Euro. Die förderfähigen Kosten betragen danach 36.500 Euro.

### Mehr Zuschuss für Kleine

Der Zuschuss errechnet sich auf 30% der förderfähigen Kosten, das sind 10.950 Euro.

Kleine oder mittlere Unternehmen erhalten einen Zuschuss von 40% der förderfähigen Kosten. Der Förderersatz erhöht sich um 5% bei Registrierung des Binnenschiffes in einem Fördergebiet der alten Bundesländer und um 10% in einem Fördergebiet der neuen Bundesländer.

Einzelheiten zur Motorenförderung kann man im Internet unter der Adresse [www.elwis.de](http://www.elwis.de) (Verkehrswirtschaftliche Informationen) finden. Ansprechpartner ist die Bewilligungsbehörde: Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerweg 11, 48147 Münster, Telefon 0251-2708-352 oder 0251-2708-351.

nis, dass psychische Unfallfolgen häufig zu spät fachtherapeutisch behandelt werden können, analysierte die BGF solche Unfälle. Gleichzeitig suchte man mit einem Pilotprojekt der Bezirksverwaltung Dresden nach Wegen, dieser Entwicklung gegenzusteuern. So zeigte sich, dass in solchen Fällen möglichst schnell Kontakt mit dem Beschäftigten (Versicherten), seinem Arzt und dem Arbeitgeber aufgenommen werden muss. Häufig zeigt sich schon im ersten Gespräch, ob der Versicherte mit der Situation zurecht kommt oder ob ein Gespräch mit einem Fachtherapeuten nötig ist. Im zweiten Fall leitet die BGF in Absprache mit dem behandelnden Arzt eine Therapie ein.

Das Pilotprojekt der BGF in Dresden ist inzwischen erfolgreich beendet, und das Verfahren wird in allen Bezirksverwaltungen der BGF eingeführt. Dafür stehen jeweils zwei geschulte Ansprechpartner zur Verfügung, sog. Traumalotsen.

Um richtig mit der Situation umgehen zu können, wird in vielen Betrieben fachkundige Beratung hinzugezogen. In internen Schulungen werden

geeignete Mitarbeiter ausgebildet, Psychotraumen nach Unfällen einschätzen zu können und eventuelle Fehler bei der internen Bearbeitung des Unfalles zu verhindern.

### Gespräche wichtig

Wichtig beim Umgang ist eine zeitnahe Betreuung, also nicht erst nach Wochen oder Monaten. Die betroffenen Mitarbeiter müssen mit vertrauten Menschen über ihre Gefühle und Gedanken sprechen können. Eine umgehende Unfallmeldung an die BGF ermöglicht es, dass dort eingeschätzt wird, ob eine besondere Behandlung notwendig ist. Da die behandelnden Hausärzte nicht immer die Auswirkungen eines Unfalles unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzsituation einschätzen können, ist eine Information des Betriebsarztes sinnvoll. Auch Mitarbeiter und Kollegen können Fehler beim Umgang mit dem Betroffenen machen: „Trink doch erstmal einen Kaffee oder Cognac“ gehört zu den üblichen Sprüchen, ist aber weder angebracht noch sinnvoll.



# Auf der Werft liegt oft viel im Weg

## Schiefelage des Schiffes erfordert Sicherungsmaßnahmen

Das Anlaufen einer Schiffswerft wird von den meisten Schiffern nach Möglichkeit vermieden. Ein Werftaufenthalt ist meistens mit hohen Kosten und Ausfallzeiten verbunden. Doch wenn die Notwendigkeit für einen Werftaufenthalt gegeben ist, sind für den Schiffsbetrieb einige wesentliche Dinge zu beachten.

Der Aufenthalt auf einer Werft soll mit der Werft vorbereitet werden, dazu gehört eine Absprache über die Aufgaben- und Terminplanung. Wenn keine Hellingnahme erforderlich ist, wird zunächst ein geeigneter Reparaturliegeplatz ausgewählt. Der Schiffer sollte sich einen Liegeplatz zuweisen lassen, der sicher begangen werden kann, insbesondere wenn viele diverse Ersatzteile oder Verbrauchsmittel (z.B.: Farben, Öle, Lebensmittel etc.) durch die Besatzung zwischen Land und Schiff transportiert werden. Der Zugang kann über Werftstiege oder mit dem an Bord befindlichen Landsteg erfolgen.

### Verschiedene Arbeiten

Sind senkrechte Höhenunterschiede zu überwinden, hat die Werft sichere Treppen oder Leitern zur Verfügung zu stellen. Liegt das Fahrzeug in zweiter oder dritter Lage, so ist darauf zu achten, dass auch die Verkehrswege auf den anderen Schiffen frei von Hindernissen sind und mögliche Stolperstellen deutlich erkennbar sind. Der Liegeplatz muss über ausreichende Festmachermöglichkeiten verfügen, und besonders im Winter und Herbst gut ausgeleuchtet sein. Die Werft sollte die Besatzung über spezifische Verhaltensregeln, Gefahrenpotenziale sowie über Notfallmaßnahmen und Rettungswege aufklären, bevor diese das Schiff verlässt.

Bei einem Hellingaufenthalt sind insbesondere die Gefahren durch die meist vorhandene Schiefelage des Fahrzeuges zu berücksichtigen. Hier muss der Schiffer bzw. die Besatzung mit gutem Beispiel vorgehen und an den Gangborden auf jeden Fall Geländer aufstellen. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die im



Gütermotorschiff auf Helling.

normalen Schiffsbetrieb kein Geländer (z.B.: Schubleichter) benötigen. Hier müssen für die Zeit des Werftaufenthaltes provisorische Geländer angebracht werden. Gangbordbereiche, in denen kein Geländer aufgestellt werden kann, sind als Verkehrsweg zu sperren.

Weitere Unfallgefahren lauern auf der Helling der Werften. Je nach Hellingbelegung sind nicht immer genügend sichere Treppen vorhanden, sodass in Einzelfällen lediglich einfache Leitern als Verbindung Schiff – Helling genutzt werden.

Auf der Helling selbst sind meist zusätzliche Unfallgefahren durch Drähte, Ketten, Bleche und Profile, Gas- und Sauerstoffflaschen und Schläuche, Elektrokabel, Schweiß- und Arbeitsgeräte, usw. vorhanden. Hinzu kommt je nach Jahreszeit und Wetter Eis, Schnee und rutschige Böden durch Regen.

Aber nicht nur am Boden bestehen Gefahren. Auch von oben kommt nicht immer „alles Gute“. Vor allem im Schwenkbereich der Werftkräne, bei Arbeiten im Laderaum und neben den Schiffen bilden herab fallende Gegenstände eine ständige Unfallgefahr. Deshalb stets einen Helm benutzen.

Bei Brenn- und Schweißarbeiten sind mit der Werft Absprachen über Brandwachen und Brandbekämpfungsmittel

zu treffen. Es sind schon einige Maschinenräume auf Werften ausgebrannt. Bei Fahrzeugen, die vor dem Werftaufenthalt brennbare oder explosive Ladung transportiert hatten, sind zusätzliche Maßnahmen, z.B.: Gasfreiheitsbescheinigung, erforderlich.

Die Infrastruktur vieler Werften hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Nur vereinzelte Werften bieten heutzutage noch alle für die Schiffsreparatur notwendigen Gewerke an. Damit besteht für den Schiffer das Problem, dass verschiedene Arbeiten von mehreren Firmen gleichzeitig ausgeführt werden müssen. In diesen Fällen hat der Schiffer als Auftraggeber die Pflicht, mit den Auftragnehmern

### Information der Beschäftigten

mern bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten. Er hat praktisch die Funktion des Baustellenkoordinators. Die beteiligten Firmen haben die Pflicht, ihre Beschäftigten über die mit den Arbeiten verbundenen Gefahren für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu unterrichten und Maßnahmen zur Verhütung dieser Gefahren abzustimmen.

Grundsätzlich ist der Werftaufenthalt ein Betriebszu-

stand, für den der Schiffer (Unternehmer) gemäß § 5 Arbeitsschutzgesetz eine Gefährdungsbeurteilung durchführen muss. Die Gefährdungsbeurteilung ist die betriebliche Grundlage für eine systematische Prävention mit dem Ziel, Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu reduzieren. Sie ist Voraussetzung dafür, dass Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe, Arbeitsverfahren, Arbeitsplätze und Arbeitsabläufe so optimiert werden, dass technische Mängel, Organisationsmängel und Fehlverhalten verringert werden. Sie hilft zu entscheiden, wo und in welchem Umfang und mit welcher Dringlichkeit welche Maßnahmen erforderlich sind.

Die Informationen aus den Ergebnissen der Beurteilung und über die getroffenen Maßnahmen helfen den Beschäftigten, sich sicherheits- und gesundheitsgerecht zu verhalten. Für die Informationsweitergabe eignen sich in diesem Zusammenhang Betriebsanweisungen und Unterweisungen.

Zusammenfassend ist der Werftaufenthalt also ein nicht zu unterschätzendes Risiko für die Besatzung hinsichtlich der Gesundheitsgefahren. Der Unternehmer sollte im Voraus dieses gut planen und geeignete Maßnahmen treffen, um die Gefährdungen zu reduzieren und um kosten- oder zeitintensive Komplikationen zu vermeiden.

## Rettungswesten mit dem Mund aufblasen?!

Mit dem neuen Kapitel 15 RheinSchUO kam die Verpflichtung, zusätzlich zu den Rettungswesten, die für die Besatzungsmitglieder und das Bordpersonal vorgeschrieben sind, auch für die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel in Form einer Rettungsweste an Bord zu nehmen. Da diese Rettungsmittel der EG-Richtlinie über Persönliche Schutzausrüstung unterliegen, müssen sie den einschlägigen Normen EN 395 oder EN 396 entsprechen (zukünftig EN ISO 12402 Teil 3 oder 4).

In dieser Norm sind Rettungswesten für unterschiedlichste Einsätze geregelt, was auch im Eingangstext der Norm ganz klar gefasst ist: „Eine Rettungsweste, die dieser Norm entspricht, muss jedoch nicht für alle Gegebenheiten geeignet sein.“ Und: „Es ist von größter Bedeutung, dass Benutzer und Unternehmer die Ausrüstung wählen, die den Anforderungen entspricht, unter denen sie eingesetzt werden sollen. Die Verkäufer derartiger Ausrüstungen sollten den potenziellen Käufer vor dem Kauf darauf hinweisen, ... und ihm die Grenzen der normalen Benutzung aufzeigen.“

Einige Eigner von Fahrgastschiffen haben nun vor, für die Fahrgäste Rettungswesten vorzuhalten, die von Mund aufzublasen sind. Diese sind aber nur für bestimmte Zielgruppen anwendbar, z.B. für Seepaddler, für Schnorchler oder im extremen Rennsport (Segeln und Rudern), wo es auf jedes Gramm ankommt, wo die Westen aber auch ausschließlich von Benutzern getragen werden, die genau wissen, wie mit ihnen umzugehen ist und die aufgrund ihres Sports eine gute körperliche Konstitution aufweisen.

In den Bestimmungen über die Kennzeichnung der Rettungsweste und in der Gebrauchsanweisung wird dargelegt, dass „eine aufblasbare Rettungsweste ... erst im voll aufgeblasenen Zustand eine Rettungsweste ist“. Wenn man dann bedenkt, dass diese Westen nur dann von der Prüfstelle zugelassen werden, wenn sie – neben allen anderen Bedingungen – „sich von einem gesunden jungen Erwachsenen, der keine Beeinträchtigung der normalen Atmungsfunktionen aufweisen darf, ... innerhalb von einer Minute soweit aufblasen lassen, dass der Auftrieb den Anforderungen dieser Norm entspricht“, sieht man deutlich, dass sie nicht für die Fahrgäste auf Fahrgastschiffen geeignet sind, denn dort muss die Rettungsweste auch für Perso-

### Sorgfalt bei Auswahl

nen mit anderer körperlicher Konstitution zur Verfügung stehen.

Der Schiffsführer und der Eigner eines Fahrgastschiffes müssen sich bewusst sein, welche hohe Verantwortung sie bei der Auswahl und beim Zurverfügungstellen/Bereithalten von Rettungswesten übernehmen. Eine einfache Gefährdungsermittlung reicht aus, um festzustellen, dass von Mund aufzublasende Rettungswesten für Fahrgäste nicht geeignet sind. Es gibt genügend der Norm entsprechende Produkte auf dem Markt, die stattdessen für die Verwendung durch Fahrgäste im Notfall eingesetzt werden können (Halbautomaten mit Handauslösung wie in der Luftfahrt oder Feststoffwesten, wie sie schon seit Langem in Einsatz sind).

## Rechtzeitig zum Arzt

Viele Urlauber kommen jedes Jahr mit ungeplanten Souvenirs nach Hause. Oft machen sie sich erst nach der Reise bemerkbar.

Zum Beispiel können die auch als Gelbsucht bekannten Hepatitis A und B, FSME und Borreliose durch Zeckenbisse

auftreten, warnt das Centrum für Reisemedizin in Düsseldorf.

Deshalb sollten Reisende vor allem zwei Grundregeln beachten: Bei Beschwerden rechtzeitig zum Arzt gehen und dort auch den Urlaubsort erwähnen.

# Kälteschutz stets mit Rettungsweste

## Norm berücksichtigt Kombination der Ausrüstung

Es hat sich wieder etwas getan im Bereich der Persönlichen Schutzausrüstung (PSA). Im Rahmen der Revision der neuen Normen EN ISO 15027 für PSA gegen Ertrinken sowie im Hinblick auf die geänderte Gesetzeslage und die umfassende Bedeutung der Gefährdungsbeurteilung wurde die BGR 201 vom Fachausschuss PSA SG 13 überarbeitet. Die Neufassung steht zur Veröffentlichung an.

Einer der Schwerpunkte und eine kritische Anwendung ist die Kombination von PSA gegen Ertrinken mit anderen PSA oder Schutzkleidung. Vorrangig ist hier der Wetter- oder Kälteschutz zu nennen. Dann gilt: „Weniger ist mehr“; statt alles übereinander zu ziehen, was greifbar ist.

In einem Feldversuch mit Kälteschutz-Unterkleidung vor einigen Jahren konnte der Fachausschuss PSA nachweisen, dass ein sinnvoll aufeinander abgestimmtes Kleidungsstück die extremen Klimaschwankungen in der Binnenschiffahrt – aber auch in allen anderen Berufszweigen mit Außenarbeitsplätzen – problemlos mitmacht.

Wurde nun Kälteschutz-Bekleidung, Winteroverall oder andere Schutzkleidung ausgewählt, ergibt sich allerdings die Frage: Passt die Bekleidung zur Rettungsweste?

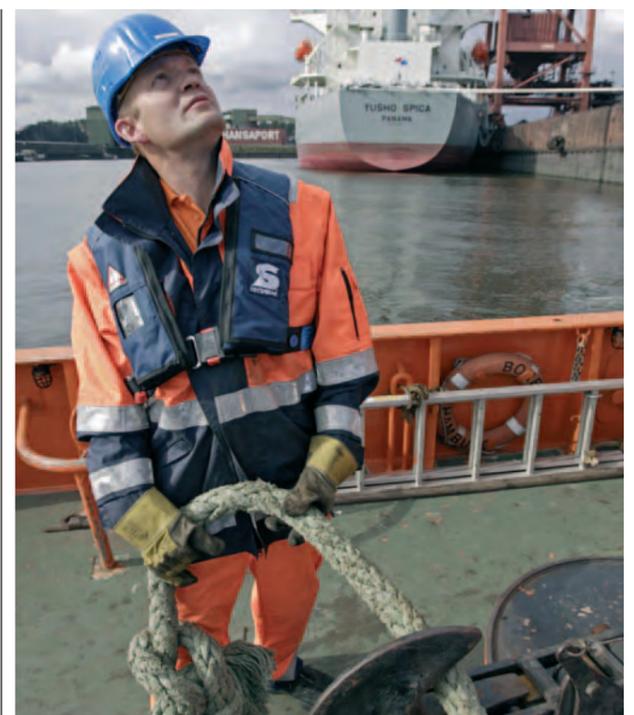
Um hierüber eine Aussage machen zu können, hat der Unternehmer eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. Bereits bei der Kälteschutzbekleidung im Wasser

(EN ISO 15027 Teil 1-3) und beim Normenpaket für PSA gegen Ertrinken (EN ISO 12401 Teil 1 – 10) wird auf die Problematik hingewiesen:

Bekleidung mit atmungsaktiven Materialien nach dem System Goretex oder Sympatex, mit Kälteschutz aus Schaum- oder Flies-Materialien, mit Folien-Außenmaterialien sowie Kleidung, die durch entsprechende Maßnahmen oder Beschichtung wasserabweisend ausgerüstet ist, entwickelt einen nicht zu vernachlässigenden und unkontrolliert verteilten Eigenauftrieb, der dem Drehverhalten der Rettungsweste entgegen wirkt. Mit anderen Worten, das Drehen einer ins Wasser gestürzten Person in die ohnmachtssichere Lage ist nicht immer gewährleistet. Bei der Entwick-

lung und Prüfung der Überlebensanzüge nach EN ISO 15027 1-3 wird dieser Problematik Rechnung getragen. Die Anzüge sind faktisch nur in Verbindung mit einer Rettungsweste von mindestens 275 N Auftrieb zu benutzen.

Aufgrund des Eigenauftriebs und der Bildung von Luftschlüssen gilt dies auch beim Einsatz von Watterschutzbekleidung und Kälteschutzbekleidung aus den oben genannten Geweben. Auch diese Kleidung kann nur in Verbindung mit einer 275 N-Rettungsweste gefahrlos benutzt werden. Dies haben auch Feldversuche des THW und der DLRG, sowie Versuchsreihen der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung Süd-West verdeutlicht.



Rettungsweste und Kälteschutz müssen aufeinander abgestimmt sein.

## 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.

Der Koch reinigte die Arbeitsfläche rund um die Friteuse. Diese war bereits ausgeschaltet aber noch nicht abgekühlt. Das heiße Öl befand sich noch darin. Bei den Reinigungsarbeiten rutschte er mit der Hand in die Friteuse und zog sich Verbrennungen der Hand und des Armes zu.

Beim Einfahren des Gütermotorschiffes in die Neckarschleuse blieb das Kopfreibholz an der Einfahrt der Schleusenmauer hängen, schoss nach oben und traf den Steuerermann in Gesicht und Oberkörper. Er schlug auf das Vorderdeck auf und blieb bewegungslos liegen. Der Rettungswagen brachte ihn in Krankenhaus.

Es lagen zwei Schiffe nebeneinander an den Dalben. Es wurden neue Bordbatterien verladen. Vom Oberdeck reichte ein Matrose die Batterien (ca. 20 Kg) nach unten an den auf der Gangbord stehenden Steuerermann. Dieser reichte sie über die Reling auf das nebenliegende Fahrzeug. Dabei verlor er das Gleichgewicht und versuchte sich im Fallen an der Reling festzuhalten. Er bekam die Reling nicht zu greifen sondern schlug mit der Armhöhle auf die Reling auf. Aufgrund der vorherrschenden Enge in diesem Bereich konnte er den Fall nicht stoppen und schlug noch mit der Ferse gegen das Deckshaus. Er zog sich eine schwere Verletzung der Schulter und einen Trümmerbruch der Ferse zu.

Bei einer Talschleuseung hat der Steuerermann das Tau im Nischenpoller nach unten versetzt. Als das Tau wieder rack wurde, rutschte es über die Pollerkante und schnallte ihm gegen den Bauch.

Der Koch auf dem Fahrgastschiff schnitt sich mit der Brotschneidemaschine vom Daumen einen Teil der Fingerkuppe ab.

Der neue Mitarbeiter fuhr zum Rheinhafen, wo sich das Tankmotorschiff befand, auf das er aufsteigen wollte. Da das Eingangstor verschlossen war, versuchte er über den Zaun hinweg zu seinem Schiff zu kommen. Oben auf dem Zaun befanden sich Metallzinnen. Beim Hinüberklettern blieb er mit einem Ring an seiner Hand an einer der Metallzinnen hängen und zog sich eine so schwere Verletzung zu, dass er zur Behandlung in die nächste Unfallklinik transportiert werden musste.

Der Einsatzleiter ist zum Heck des Schubers gegangen um zu schauen. Beim Betreten des Pollers verlor er das Gleichgewicht und trat mit dem Fuß 50 cm tiefer zwischen Pollerbank und Luftsaugstützen. Dabei stürzte er halb über Bord. Ins Wasser konnte er nicht fallen, weil sich der Fuß verhakt hatte. Er zog sich wieder an Deck, wo er nach einiger Zeit von einem Mitarbeiter gefunden wurde. Der Einsatzleiter zog sich Quetschungen, Dehnungen und Zerrungen 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 1: HMC / Matthias J. Muencheberg, Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Moderner Binnenschiffssteuerstand.

## Im Steuerhaus muss alles erreichbar sein Ergonomie für die Gesundheit

Immer umfangreicher sind in den letzten Jahren die Aufgaben des Schiffsführers geworden. Alle Informationen, die das Schiff betreffen, laufen im Steuerstand zusammen. Maschinenüberwachung, Funk, Radarbild, nautische Beleuchtung, Kompass, Gegen- oder Wechselsprechanlage mit entsprechenden Gegenständen auf dem ganzen Schiff erfordern immer wieder die volle Aufmerksamkeit des Schiffsführers. Wie ein Steuerhaus optimal ausgerüstet sein sollte, regelt die neue europäische Norm EN 1864. Daraus sind im Folgenden die wesentlichen Inhalte genannt.

Damit bei der Vielzahl an Aufgaben die eigene Gesundheit nicht auf der Strecke bleibt, muss das Steuerhaus zweckmäßig eingerichtet sein, sodass man die jeweiligen Aufgaben gut erledigen kann. Grundsätzlich sollte das Steuerhaus so gegliedert sein, dass die verschiedenen Tätigkeiten an unterschiedlichen Plätzen durchgeführt werden.

Der wichtigste Bereich ist der Steuerstand mit den für die Führung des Schiffes notwendigen Einrichtungen. Die wichtigsten Bedienteile und Instrumente müssen im **Greifbereich I** angeordnet werden. Der Greifbereich I ist der Bereich, den man mit der Hand erreichen kann, wenn der Ellenbogen aufgestützt ist (z. B. auf der Armlehne des Steuerhausstuhls). Typisch sind hier die Bedienung der Hauptsteuerung, die Kurshalteeinrichtung oder die Bedienung der Hauptmaschine(n).

### Sichtbereich und Greifbereich

Im **Sichtbereich I** werden dann passend dazu wichtige Instrumente angeordnet, wie z. B. Ruderanlagenanzeiger, Radargerät, Wendegeschwindigkeitsanzeiger oder auch das Echolot. Der Sichtbereich I beschreibt den Bereich von jeweils 30° nach Backbord oder Steuerbord vom Schiffsführerplatz.

Im **Greifbereich II** – das ist der Bereich, den man mit der Hand erreichen kann, wenn der Arm ganz ausgestreckt wird – werden die Bedienteile angeordnet, die man nicht ständig benötigt, wie z. B. die Bedienung der Bugruderanlage oder der Scheinwerfer oder der nautischen Beleuchtung.

Zum **Sichtbereich II** zählt fast der gesamte vordere Halbkreis (85° nach beiden Seiten). Hier werden die Instrumente zur Überwachung der Hauptantriebe und Hilfsaggregate und Überwachung des Schiffes (z. B. Bilge) angeordnet.

Im **Greifbereich III** werden seltener zu bedienende Bedienteile angeordnet. Diesen am weitesten entfernten Bereich erreicht man aber immer noch mit ausgestrecktem Arm und vorgebeugtem Oberkörper. Typische Einrichtungen in diesem Bereich sind z. B. Schalter für die Scheinwerfanlage oder die Radargerätbedienung.

Zum **Sichtbereich III** gehört der Bereich der noch mit Oberkörperbewegung einzusehen ist (105° nach Steuerbord und Backbord). Hier können Instrumente mit geringer Überwachungsintensität – z. B. Windmesser – platziert werden.

Generell ist der Arbeitsplatz des Schiffsführers so zu gestalten, dass die Fahrtätigkeit im Sitzen und im Stehen gleich gut zu erledigen ist. Hierzu müssen Bedienteile, wie die der Hauptsteuerung oder der Kurshalteeinrichtung 90 cm über dem Fußboden sein. Die Sitzfläche des Steuerhausstuhls muss so eingestellt sein, dass der Sehpunkt des Rudergängers im Sitzen genauso hoch ist wie im Stehen vor dem zurückgeschobenen Steuerhausstuhl. Dies ist in der Regel der Fall, wenn die Fußfläche etwa 40 cm über dem Boden ist und die Sitzfläche etwa 40 bis 50 cm über der Fußfläche angeordnet wird (insgesamt 80 - 90 cm über Fußboden).

### Ruhige Ecke

**Sitzbereich:** Auch wer einen Sitzbereich mit in das Steuerhaus integrieren möchte, muss darauf achten, dass der Steuerermann nicht durch seine „Besucher“ in der Sicht behindert wird. Tisch und Bank sollten also nicht auf einem Podest angeordnet werden.

Grundsätzlich soll ein Steuerhaus so geplant werden, dass sich wenigstens zwei Personen darin aufhalten können, z. B. zu Ausbildungszwecken oder um sich beim Schichtwechsel problemlos informieren zu können.

## Erstuntersuchung nach dem Jugendarbeitsschutzgesetz

Arbeit darf nicht krank machen. Auch nicht die Ausbildung. Deshalb müssen Jugendliche, die eine Ausbildung beginnen, zum Arzt. Die Untersuchung muss in einem Zeitraum von höchstens 14 Monaten vor dem Eintritt ins Berufsleben erfolgen. Dies sieht das Jugendarbeitsschutzgesetz vor. Der Arzt checkt sie durch und stellt eine Bescheinigung aus, die der Arbeitgeber bekommt. Ist der Auszubildende noch so jung, dass er auch nach einem Jahr noch unter das Jugendarbeitsschutzgesetz fällt, erfolgt eine weitere Untersuchung, die Nachuntersuchung.

Mit der sogenannten Erstuntersuchung soll frühzeitig geklärt werden, ob die Ausbildung vom gesundheitlichen Standpunkt aus vom Jugendlichen bewältigt werden kann. Bei manchen Vorerkrankungen ist das Erlernen bestimmter Berufe nicht unbedingt sinnvoll. Hat zum Beispiel ein Jugendlicher eine Rückgratverkrümmung, dann sollte der Beruf die Wirbelsäule nicht zusätzlich belasten. Dies kann bereits in der Erstuntersuchung festgestellt und Maßnahmen dazu ergriffen werden.

Beschäftigt ein Arbeitgeber Jugendliche unter 18 Jahren, die keine Bescheinigung über die Erstuntersuchung vorgelegt haben, dann macht er sich strafbar. Ein Jahr nach Aufnahme der Ausbildung müssen Jugendliche zur ersten Nachuntersuchung. Auch dafür gibt es dann eine Bescheinigung für den Arbeitgeber. Liegt sie nicht vor, darf der Jugendliche nicht weiter beschäftigt werden. Fehlt die Bescheinigung, dann wird der Auszubildende

de auch nicht zur Zwischenprüfung zugelassen.

Deshalb sollten die Ausbildungsbetriebe ihre jugendlichen Auszubildenden rechtzeitig schriftlich erinnern. Eine Kopie des Schreibens geht auch an die El-

tern, die er vorschlägt, damit die Gesundheit nicht beeinträchtigt wird. Das Ergebnis der Untersuchungen geht nur an die Eltern (bzw. Sorgeberechtigten). Der Arbeitgeber erhält lediglich eine Bescheinigung, dass die Untersuchung stattgefunden hat. Die genauen Untersuchungsergebnisse bekommt der Arbeitgeber nicht mitgeteilt. Hat der Arzt Bedenken, dass die eine oder andere Arbeit die Gesundheit gefährden könnte, erstellt er einen Gefährdungsvermerk. Diesen erhält der Arbeitgeber ebenfalls, damit er weiß, mit welchen Arbeiten er den Jugendlichen nicht beschäftigen darf.

Der Jugendliche kann sich selbst auswählen, welcher Arzt die Erstuntersuchung durchführt. Auf jeden Fall benötigt er dazu aber einen Berechtigungsschein. Diesen stellen in der Regel die Einwohnermeldeämter aus. Damit kann der Jugendliche dann entweder zu seinem Hausarzt oder auch zum Betriebsarzt seiner Ausbildungsstelle, zum Beispiel zu einem Arzt des ASD gehen.

Die Erstuntersuchung nach Jugendarbeitsschutzgesetz benötigen alle Jugendlichen. Erlernt ein Jugendlicher den Beruf des Binnenschiffers, so benötigt er zusätzlich die Binnenschiffertauglichkeitsuntersuchung. Diese dürfen aber nur dazu berechtigte Ärzte durchführen, zum Beispiel die Ärzte des ASD. Für Schiffsjungen oder Schiffsmädchen unter 18, die noch unter das Jugendarbeitsschutzgesetz fallen, kann der ASD also beide Untersuchungen durchführen.

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



tern, den Betriebsrat und die Aufsichtsbehörde.

Bei der Untersuchung untersucht der Arzt, ob der Jugendliche körperlich fit und seinem Alter entsprechend entwickelt ist. Bei den Nachuntersuchungen geht es auch darum festzustellen, ob die Arbeit irgendwelche Auswirkungen auf die Gesundheit oder Entwicklung hat.

Bei Wechsel der Ausbildungsstelle bekommt der neue Arbeitgeber diese Bescheinigungen. Eine erneute Untersuchung ist nicht nötig.

Der Arzt notiert sich den Untersuchungsbefund und auch die Arbeiten, die er für nicht geeignet hält oder die

## Hubbrücke in Meppen

Am 28. Juli war es soweit. Unter Beobachtung vieler Schaulustiger wurde an der Baustelle die neue Hasebrücke mit dem Schwimmkran „Atlas“ eingeschwenkt. Der 300t Kran war mit der Brückenlast von ca. 270 t nahezu ausgelastet.

Gleichzeitig mit dem Neubau der Brücke wird die Breite der lichten Brückendurchfahrt im Zuge des Dortmund-Emskanals von 34,32 m auf 42 m (+ 7,68 m) vergrößert. Dieses bedeutet ebenso wie die größere Brückendurchfahrts Höhe in Hochlage der Brücke, jetzt 5,25 m statt 4,93 m (+32 cm) eine Verbesserung der Sicherheit für die hier verkehrenden Binnenschiffe. Die lichte Durchfahrts Höhe in Straßenlage bleibt bei 4,85 m.

Die 6,3 Mio. Euro teure Brücke soll Ende Oktober 2007 in Betrieb genommen werden. Die Bauarbeiten an der Brücke, die sich gestalterisch an ihrer Vorgängerin orientiert, sind nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Meppen voll im Zeitplan.

Weitere Informationen über das Projekt sind im Internet auf der Seite <http://www.wsa-meppen.de/Projekte/> zu finden.

## Containerumschlag auf dem Meer

### Duisburger Kolloquium behandelte Neuentwicklungen

„Schiffe als Komponenten eines Transportsystems auf dem Wasser“ lautete das Thema des 28. Duisburger Kolloquiums Schiffstechnik/Meerestechnik. Es fand in diesem Jahr am 14. und 15. Juni statt. Seit vielen Jahren wird das Treffen der „Schiffbauer“ im Institut für Schiffstechnik und Transportsysteme durch die Berufsgenossenschaft gefördert.

Zu den Vorträgen gehörten auch Beiträge zu innovativen Binnenschiffen wie dem Futura Carrier (siehe Bericht auf Seite 2). Zu ihm wurde das Konzept erläutert und erste Erfahrungen mit dem neuen Schiffstyp geschildert. Ebenfalls interessante Neuerungen waren über die Voith Schneider Propeller zu erfahren. Durch Modifikationen, die ggf. auch an bestehenden Anlagen möglich sind, kann erheblich Treibstoff eingespart oder entsprechend mehr Schubkraft erzielt werden.

Einen gedanklich großen Schritt in die möglicher-

weise nähere Zukunft wurde im Abschlussvortrag zum Thema „Offshore-Containerumschlag – Herausforderung für Ingenieure“ gemacht. Vor dem Hintergrund von immer weniger geeigneten Platzreserven auf dem Festland wurde eine Offshore-Containerumschlagstation geplant, mit der sich ein direkter Umschlag zwischen Hochsee-Containerschiffen und Binnenschiffen realisieren lässt. Diese Anlage soll in Küstennähe stationiert werden.

Die technische Herausforderung für den Ponton besteht vor allem darin, dass er sehr verwindungssteif konstruiert sein muss. Schließlich brauchen die Kräne einen weitgehend ebenen Untergrund. Gedacht ist, dass die Seeschiffe außen an dem Ponton festmachen und die Binnenschiffe innerhalb des Pontons, wie in einem Schwimmdock, liegen und ihre Container umschlagen.

+++ DGUV/DVR-Schwerpunktaktion +++ **Großes Gewinnspiel**

# Kein Platz für Kreuze.



BGF Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen  
DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
Aktion Sichere Landstraße

INFOS UNTER WWW.KEIN-PLATZ-FUER-KREUZE.DE

**So können Sie teilnehmen:**

Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der drei richtigen Antworten, Ihren Namen und Ihre Adresse sowie den Namen Ihrer Firma. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Berufsgenossenschaft und Firma nennen. Senden Sie die Postkarte an:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
Postfach 4445, 53244 Bonn

oder nutzen Sie das E-Mail-Formular im Internet unter [www.kein-platz-fuer-kreuze.de](http://www.kein-platz-fuer-kreuze.de)

**Teilnahme-Bedingungen:** Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird durch uns schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Einsendeschluss:**  
31.03.2008

**PREISFRAGEN**

**Frage 1:**

Wie schnell darf auf einer zweispurigen Landstraße (ohne Mittelstreifen oder sonstige bauliche Trennung) außerhalb geschlossener Ortschaften unter günstigsten Umständen mit dem Pkw höchstens gefahren werden?

- a) 80 km/h
- b) 100 km/h
- c) 130 km/h

**Frage 2:**

Wie stellt man sich bei einer Landstraßenfahrt am besten auf eine Kurve ein?

- a) Geschwindigkeit rechtzeitig reduzieren
- b) Vor der Kurve Gas geben, um das Lenken zu erleichtern
- c) Blinker betätigen, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen

**Frage 3:**

Wo muss man besonders mit Wildwechsel rechnen?

- a) Nur dort, wo das entsprechende Schild steht, an anderen Stellen besteht keine Gefahr
- b) Immer am Ortsausgang
- c) Generell in Waldgebieten und am Waldrand, besonders aber dort, wo entsprechende Schilder stehen

[Hintergrundinformationen zu diesen Fragen erhalten Sie unter [www.kein-platz-fuer-kreuze.de](http://www.kein-platz-fuer-kreuze.de)]

**PREISE**



**1. Preis**  
**Seien Sie Ihr eigener Kapitän – mit Kuhnle-Tours**

1 Woche für 4 Personen auf einem Kormoran 1140 durch Elsass-Lothringen oder die Mecklenburgischen Großseen (inkl. Charterversicherung, Treibstoff u.v.m.).



**2. Preis**  
**Auf großer Tour mit Schauff – Tourenfahrrad „Andalusia“**

Damen- oder Herrenfahrrad mit Alurahmen, Shimano XT Schaltung, Magura Bremsen, Federgabel, Sattelstütze gefedert, Packtasche und Lenkertasche u.v.m.



**3. Preis**  
**Fernsehen in XXL – BenQ XGA Daten-/ Videoprojektor**

Videoprojektor mit 2500 ANSI Lumen Helligkeit, Bild diagonale / Abstand: 0,78 – 7,62 / 1 – 10 m, Betriebsgeräusch < 24/28 dB(A), 3000/4000 Lampenstunden etc.

**4. - 10. Preis**

**Seien Sie ihr eigener Barista – Saeco Aroma Espressomaschine**

Zaubern Sie einen klassischen Espresso – klein, heiß, schwarz und mit herrlichem Aroma – reibungslos und ohne Mühe.

**11. - 100. Preis**

**Die Deutsche Alleenstraße – Reiseführer mit Kartenmaterial**

Mit rund 2.500 Kilometer zählt die Deutsche Alleenstraße zu den längsten Ferienstraßen Deutschlands.

(Abbildungen ähnlich, eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen)

**Nina Peters ist allein zu Hause. Als sie des Nachts ungewöhnliche Geräusche hört, macht sie sich voller Angst auf die Suche nach der Ursache. Plötzlich schwebt sie in Lebensgefahr. Nur durch eine rasche Reaktion kann sie das Schlimmste verhindern. Und was fast noch furchtbarer ist: Der Mörder ist kein Unbekannter!**

Wie immer, wenn Martin auf Geschäftsreise war und nachts nicht bei ihr sein konnte, schlief Nina Peters sehr unruhig und wachte alle halbe Stunde auf. Jedes Mal lauschte sie dann angestrengt in die Dunkelheit. War sie auch wirklich alleine? Waren da keine ungewöhnlichen Geräusche im Haus, keine Anzeichen einer drohenden Gefahr?

Nein, es schien alles ruhig zu sein. Ganz leise rauschte der Nachtwind draußen in den Bäumen, wie er das immer tat, und ziemlich weit weg bellte ein Hund. Nina zog die Decke über den Kopf und wollte sich gerade entspannen, da hörte sie es.

Es war ein Geräusch, gar nicht mal laut, irgendwo unten im Haus. Ein Geräusch, das sonst nie zu hören war! Ein Geräusch, das ankündigte, dass irgendetwas nicht stimmte!

Nina schob die Bettdecke zurück, richtete sich halb auf und lauschte. Da! Da war es wieder!

Ihr Herz fing an zu wummern, und der Schreck wollte ihr die Kehle zuschnüren. Mit zitternden Fingern suchte sie nach dem Schalter der Nachtschlampe und drückte ihn. Wenn nur Martin jetzt nur da wäre! Wenn er einfach runtergehen und nachsehen würde!

Schlagartig fielen ihr alle Verbrechen ein, von denen sie

seit frühester Kindheit gehört hatte. Angefangen bei der Ermordung einer Dorfbewohnerin, als sie fünf Jahre alt gewesen war, über die Brandstiftung am Hause ihrer Tante Elsa vor sieben Jahren bis hin zu dem Einbruch im Nachbarhaus im vergangenen Monat. Da waren die Täter eingestiegen, während die Besitzer oben schliefen, und hatten alles Wertvolle mitgenommen. Und sie waren nie gefasst worden, nach allem, was Nina wusste. Was, wenn diese Leute jetzt ihr Haus heimsuchten, um es auszuräumen? Was, wenn sie noch viel Schlimmeres im Sinn hatten?

Da war es wieder! So eine Art Scheppern. Offenbar aus dem Keller. Kalte Schauer jagten über Ninas Rücken.

Was sollte sie nur tun? Einerseits hatte sie furchtbare Angst, das Schlafzimmer zu verlassen. Aber andererseits wusste sie genau, dass sie keine Sekunde mehr schlafen konnte, bevor sie der Sache nicht auf den Grund gegangen war. Und vielleicht war die Erklärung ja auch ganz harmlos? Ein Mäuschen, das im Keller herumtollte? Eine kleine Unregelmäßigkeit der Heizungsanlage?

Mit feuchten Händen öffnete Nina die Schlafzimmertür und ging auf Zehenspitzen die Treppe hinunter. Das Erdgeschoss war dunkel und ruhig. Nur die Küchenuhr tickte leise in der Finsternis.

Sie blieb stehen und atmete tief durch. Vielleicht sollte sie doch lieber die Polizei alarmieren? Aber was sollte sie denen sagen? Dass sie im Keller ein leises Scheppern gehört habe? Die würden doch höchstens lachen und sagen, sie solle sich schnell wieder hinlegen!



# Fahrensmann-Krimi

## Der Killer im Keller

VON JENNY MOLESNY

Also dann! Sie nahm all ihren Mut zusammen und öffnete die Tür zur Kellertreppe. Sie lauschte. Da war es wieder, das Geräusch! Es kam eindeutig aus dem Keller! Und klang jetzt schon viel lauter!

Sie knipste das Licht an. Vorsichtig stieg sie hinunter. Stufe um Stufe. Jetzt war sie unten. Es gab nichts zu sehen oder zu hören, was anders gewesen wäre als sonst. Irgendwo surrte die Tiefkühltruhe leise vor sich hin. Ein Heizungsrohr gluckerte. Und in dem kleinen Raum ganz hinten platschte ein Tropfen dampf ins Wasser.

In diesen Raum hatte Martin vor drei Jahren eine Zisterne einbauen lassen. Das war ein großer Wassertank unter dem Fußboden, in dem sie einige

tausend Liter Regenwasser speichern konnten, um sie zum Beispiel für die Gartenbewässerung zu verwenden.

Langsam pirschte sich Nina vorwärts. Sie holte tief Luft und machte das Licht im Wäschekeller an – nichts. Jedenfalls nicht auf den ersten Blick. Der Vorratskeller – nichts. Martins Bastelraum – nichts. Jetzt kam nur noch der Zisternenraum. Sie streckte die Hand nach dem Lichtschalter aus. Da klickte es plötzlich irgendwo, und das Licht erlosch. Das ganze Licht! Im Keller war es plötzlich stockfinster.

Nina spürte, wie ihr Herz zu rasen begann. Sie fuhr herum und versuchte, die Finsternis im Kellerflur mit Blicken zu durchdringen.

Da, da vor ihr! Da war die Dunkelheit noch ein wenig dunkler als drumherum! Da war jemand! Dieser schwarze Fleck, dessen Umriss in der umgebenden Dunkelheit vollkommen verschwammen, schien sich auf eine diffuse Art zu bewegen.

Tatsächlich! Er wurde langsam größer! Er kam auf sie zu! Sie machte einen Schritt nach hinten, hinein in den Zisternenraum. Vor Angst wagte sie kaum zu atmen. Der dunkle Fleck schien ihr zu folgen.

Wer war das? Das Scheppern hatte aufgehört, in dem Moment, wo sie den Keller betreten hatte. Also hatte der Unbekannte es erzeugt, um sie nach unten zu locken! Aber warum? Was um Himmels willen hatte dieser Mensch nur im Sinn?

Jetzt gab der Schemen ein Zischen von sich. Ganz leise nur, aber die Wirkung auf Nina war um so schrecklicher.

Entsetzt wich sie erneut zurück. Jetzt musste sie gleich auf den stählernen Deckel der Zisterne treten, der in den Fußboden eingelassen war.

Wieder platschte ein Tropfen. Sehr viel lauter, als das normalerweise der Fall war. Und das konnte nur eins bedeuten: Der Deckel stand offen!

Diese Erkenntnis löste in Nina innerhalb von Sekundenbruchteilen eine ganze Kette von Schlussfolgerungen aus: Diese Geräusche um Martin und die hübsche Nachbarin, das waren gar keine Geräusche! All das, was Frau Geller vor gegenüber beobachtet haben wollte, traf zu. Oder zumindest ein gutes Teil davon. Martin hatte ein neues Ziel in seinem Liebesleben, und die einzige, die dabei störte, das war sie, Nina!

Der Plan war perfekt: Martin hatte seine Geschäftsreise des Nachts für ein paar Stunden unterbrochen, um sie in den Keller zu locken und in der Zisterne zu ertränken. Das war nicht weiter schwer, denn der Wassertank war über drei Meter tief und fast voll. Er hatte glatte Wände, an denen man sich nicht festhalten konnte, und den Deckel konnte man von außen verriegeln.

In zwei Tagen würde Martin dann offiziell von seiner Reise zurückkommen, den Deckel hochklappen und anschließend die Polizei rufen: „Ich weiß auch nicht, wie sie da reinfallen konnte. Vielleicht wollte sie ein Tierchen retten, das hineingefallen war. Sie war ja so mitfühlend ... huhuhu.“

An diesem Punkt angekommen hörte Nina plötzlich rasche Schritte. Ohne nachzudenken warf sie sich platt auf den Boden. Irgendetwas trat sie heftig in die Rippen. Ein Schrei ertönte, etwas Schweres fiel über sie hinweg und klatschte gleich darauf in die Zisterne. Wasser spritzte durch den ganzen Raum.

Sekundenbruchteile später war Nina wieder auf den Beinen, tastete nach dem Zisternenendeckel und ließ ihn zufallen. Es knallte fürchterlich, und gleich darauf waren heftiges Platschen und eine dumpfe Stimme zu hören, die etwas Ähnliches rief wie 'Hol mich hier raus!'

Schwer atmend und mit weichen Knien suchte sich Nina ihren Weg aus dem immer noch stockfinsternen Keller. In der Zisterne platschte und rief und gurgelte es weiter. Bitte schön. Der musste jetzt durchhalten, bis die Polizei da war.