

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

Zahl der Asbestopfer wird steigen Die Latenzzeit ist enorm lang

Einst als Werkstoff der Zukunft gepriesen, ist die Gefährlichkeit von Asbest inzwischen bekannt. Seine Verwendung ist seit einiger Zeit verboten, die Sanierung von Gebäuden wird mit viel Aufwand betrieben. Auch in der Binnenschifffahrt ist zu Beginn der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts eine breite Welle der Asbest-Sanierung durchgeführt worden. Alle asbesthaltigen Isolierungen, Verkleidungen oder Dichtungen wurden, sobald sie festgestellt wurden, entsorgt und durch ungefährliche Materialien ersetzt. Wer jetzt aber meint, das Thema Asbest sei endgültig vorbei, der irrt ganz gewaltig.

Im Gegenteil – im Bereich der Berufskrankheiten fängt das Thema jetzt erst an akut zu werden. Woran liegt das? Die Wirkungen von Asbest zeigen sich nicht unmittelbar und direkt mit dem Kontakt, sondern erst nach vielen Jahren. Denn Asbesterkrankungen haben eine Latenzzeit von 20 und mehr Jahren. Asbesterkrankungen bei Arbeitnehmern aus der Binnenschifffahrt, die um 1990 und davor Umgang mit Asbest hatten, machen sich deshalb erst jetzt bemerkbar. Zum ersten Mal seit vielen Jahren mussten für den Bereich der Binnenschifffahrt wieder Todesfälle bei den Berufskrankheiten registriert werden. In allen drei Fällen handelt es sich um Asbesterkrankungen ehemaliger Fahrensleute aus deutschen Binnenschiffahrtbetrieben.

Aber dies ist erst die Spitze des Eisberges. Bei den Meldungen auf Verdacht einer Berufskrankheit, die aus der Binnenschifffahrt in 2006 bei der BGF eingingen, nehmen die durch Asbest verursachten Berufskrankheiten jetzt schon

mit Abstand die traurige „Spitzenposition“ aller gemeldeten Berufskrankheiten ein. Es ist zu befürchten, dass die Entwicklung in diese ungute Richtung weiter geht.

Die Berufsgenossenschaften haben sich die Prävention, also die Verhütung von Gesundheitsgefahren am Arbeitsplatz, auf ihre Fahnen geschrieben. Bei den Altfällen der Asbesterkrankungen ist diese nicht mehr möglich. Die Berufsgenossenschaften können hier nur noch die Folgen abmildern. Sie bieten dazu sogenannte nachgehende Untersuchungen an (siehe auch den Bericht auf Seite 6). Alle Binnenschiffer, die vor vielen Jahrzehnten Umgang mit Asbest hatten, sollten sich die möglichen Langzeitgefahren bewusst machen und die von der BGF angebotenen nachgehenden Untersuchungen wahrnehmen. Denn rechtzeitig erkannt, können die Beschwerden von bestimmten Begleiterkrankungen der Asbestfolgen gemildert und die Lebensqualität der Erkrankten erhalten werden.

Arbeitsschutzziele vereinbart

Die Arbeits- und Sozialminister der Länder haben in Berlin erstmals nationale Arbeitsschutzziele für 2008 bis 2012 beschlossen. Im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie wollen Bund, Länder und Unfallversicherungsträger verstärkte Anstrengungen unternehmen, um die Schwere und die Zahl der Arbeitsunfälle in Deutschland zu reduzieren. Die Sozialpartner wurden an der Entwicklung dieser Arbeitsschutzziele maßgeblich beteiligt. Zudem wurden Krankenkassen, Berufsverbände und die Wissenschaft einbezogen.

Güter-Logistik: Berlin begrüßt Aktionsplan

Der Aktionsplan Güterverkehrslogistik der EU-Kommission ist von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee begrüßt worden. Tiefensee verwies zugleich auf den Masterplan Güterverkehr und Logistik, der in Deutschland erarbeitet wird. Die beiden Pläne würden sich gut ergänzen. Der EU-Aktionsplan soll dazu beitragen, ein modernes Güterverkehrs- und Logistiksystem zu schaffen. Die EU-Kommission rechnet bis zum Jahr 2020 mit einer Steigerung des Güterverkehrs in Europa um 45 Prozent gegenüber 2000.

Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung
- Sicherer Landgang
- Maschinen-Richtlinie
- Asbestfolgen



Gesegnete Weihnachtstage und ein gutes neues Jahr 2008

Der Nikolaus – Patron der Fahrensleute – zieht nicht nur die Kinder in seinen Bann. Auch Erwachsene erinnern sich gern an die Zeit der Lichter, Geschichten und der Stille. Halten Sie einen Moment inne und gönnen Sie sich eine Zeit der Besinnung. Ihnen allen wünschen der Fahrensmann und die BGF eine geruhsame und friedliche Weihnachtszeit und ein gesundes, unfallfreies und gutes neues Jahr.

Bund investiert 2008 mehr in Wasserstraßen

BDB begrüßt die Erhöhung der Mittel

Rund 565 Millionen Euro und damit über 96 Millionen Euro mehr als im Vorjahr sollen nach dem Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2008 in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen fließen. Die Ausgabenplanung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Verkehrsetat, der am 13. September 2007 in erster Lesung im Deutschen Bundestag beraten wurde, sieht dies vor. In dieser Summe unberücksichtigt sind Personalausgaben, sächliche Verwaltungsausgaben wie Fahrzeuge und Geräte sowie besondere Zuweisungen.

Zuwächse im zweistelligen Millionenbereich sind bei den Binnenschiffahrtsstraßen für das Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Wasserstraßenverbindung

vom Mittellandkanal nach Berlin), den Main und die Mittelweser vorgesehen. Steigen sollen auch die Investitionen an Neckar, Mosel, den Märkischen Gewässern, im westdeutschen Kanal- und im Elbstromgebiet. Sinken sollen hingegen die Ausgaben für den Elbe-Lübeck-Kanal und den Mittelland- und Elbe-Seitenkanal, wo größere Bauvorhaben abgeschlossen werden konnten. Fast unverändert bleibt das Investitionsvolumen für den Rhein.

„Der Haushaltsentwurf 2008 erreicht das aus unserer Sicht erforderliche Investitionsniveau. Der Bund hält damit sein Versprechen, die Anfang des Jahrzehnts drastisch zurückgefahrenen Ausgaben für die Wasserstraßeninfrastruktur kontinuierlich zu erhöhen, und setzt die mit dem Haushalt 2006

eingeleitete Kehrtwende für eine angemessene Finanzierung der Bundeswasserstraßen fort. Erfreulich ist zudem, dass die mittelfristige Finanzplanung des Bundes eine weitere Erhöhung der Ausgaben vorsieht“, kommentiert Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), das Zahlenwerk.

„Wir erwarten, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die ihr zugewiesenen Mittel trotz des seit Jahren fortschreitenden Personalabbaus sinnvoll investieren kann. Wir brauchen die Verwaltung als kompetenten Auftraggeber vor allem für die komplexen Wasserbauwerke, die nur mit dem erforderlichen Spezialwissen ausgebaut und unterhalten werden können“, so Dr. Jaegers.

Auf dem Weg zur BG Verkehr Vertreterversammlung tagte in Hamburg

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen fusioniert mit der See-BG zur BG Verkehr. Dies hat die Vertreterversammlung der BGF auf ihrer außerordentlichen Sitzung am 25. September in Hamburg beschlossen. Einen entsprechenden Beschluss hat auch die Vertreterversammlung der See-BG im September getroffen. Die Selbstverwaltung der BGF folgt damit den politischen Vorgaben zur Reform der gesetzlichen Unfallversicherung. Danach soll die Zahl der Berufsgenossenschaften durch Fusionen mehr als halbiert werden.

Auf der ordentlichen Sitzung der Vertreterversammlung am 22. November, ebenfalls in Hamburg, wiesen Vertreter aus der Binnenschifffahrt noch einmal auf die positiven Erfahrungen hin, die die Binnenschifffahrt bei der Fusion der BGF mit der BSBG gemacht haben. Es wurde betont, dass man davon ausgeht, dass diese bei der nun anstehenden Fusion auch möglich

Fusion beschlossen

sein werde. Die Voraussetzungen dazu sollen in den nächsten Monaten vertieft werden. So sollen in der Prävention, die eine der wichtigsten Aufgaben der Berufsgenossenschaft darstellt, weiterhin Fachleute der jeweiligen Branchen die Betreuung der Mitglieder weiterführen und sie sachkundig und kompetent beraten und den hohen Arbeitsschutzstandard sicherstellen.

Die Umlagesätze und Gehaltstarife für die Mitgliedsunternehmen sollen nach einer Übergangsfrist vereinheitlicht werden.

Allgemein wurde die Überzeugung geäußert, dass das Zusammenführen der Aufgaben in einer gemeinsamen BG



Die Vorstandsmitglieder Herzig und Röskes sowie die Vorsitzenden der Vertreterversammlung Manneck und Frey.

Verkehr die Chance bietet, für alle Verkehrsträger zu Wasser, zu Lande und in der Luft die Betreuung noch optimaler zu gestalten und für die Aufgaben der Zukunft gut aufgestellt zu sein.

Gut aufgestellt in die Zukunft

Für die See-BG stellt die Fusion das Ende eines See-Sozialversicherungssystems dar, das 120 Jahre lang für Reeder, Fischer und ihre Beschäftigten ein in sich geschlossenes Sys-

tem für alle See-Sozialversicherungsangelegenheiten bot.

Auf der Sitzung am 22. November wurden die Mitglieder der Selbstverwaltung nicht nur über den aktuellen Stand der Gespräche sowie zum weiteren Reformprozess informiert. Erörtert wurden weiterhin die Berichte aus der Verwaltung und der Prävention, indem sich auch die Präventionsaktivitäten für die Versicherten in der Binnenschifffahrt wiederfinden. Weiter wurde der Haushalt der BGF beschlossen, der die Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen für das Jahr 2008 enthält.

Hallo
Fahrensleute!

Man muss auch loben können

Der Erfolg eines Unternehmens hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Wie es das Wort schon sagt, hat die Führung eines Unternehmens etwas mit unternehmen zu tun. Dazu gilt es, die Trends und Entwicklungen, die für die Zukunft eines Unternehmens wichtig sind, rechtzeitig zu erkennen und dann entsprechend zu handeln. Also: möglichst zu agieren und nicht nur zu reagieren. Die richtigen Unternehmensentscheidungen, Investitionen zur rechten Zeit und in die passenden Betriebsmittel sind dann gefordert.

Aber genauso wichtig wie die richtigen Unternehmensentscheidungen sind auch die Mitarbeiter. Unzählige Bücher sind auch darüber geschrieben worden, welchen Beitrag die Mitarbeiter zum Gelingen des betrieblichen Erfolges leisten können. Darin wird dann darüber geschrieben, dass die Mitarbeiter ausreichend und richtig qualifiziert sein müssen. Es werden Ausführungen darüber gemacht, welche und wie viele Hierarchieebenen sinnvoll sind und welche Strukturen gegeben sein müssen. Natürlich werden auch die formalen Rechte und Pflichten, die den Mitarbeitern zustehen, nicht vergessen. Wichtig sind natürlich auch die Arbeitszeit und das Gehalt, aber nicht nur.

Wie überall wo Menschen zusammen sind, kommt es aber nicht nur auf das Formale an. Genauso wichtig ist es auch, auf die zwischenmenschlichen Beziehungen zu achten. Wenn die

Chemie zwischen den Mitarbeitern einer Arbeitsgruppe nicht stimmt, können die formalen Bedingungen noch so gut sein, das Arbeitsergebnis wird dennoch darunter leiden. Dies gilt besonders für die Binnenschifffahrt, wo man an



Bord in einer kleinen überschaubaren Gruppe lebt und arbeitet.

Natürlich kann man als Chef ein gutes Verhältnis nicht verordnen, aber Vorgesetzte können das Betriebsklima entscheidend beeinflussen. Zum Beispiel spielt es eine wichtige Rolle, wie Vorgesetzte mit ihren Mitarbeitern umgehen. „Der Ton macht die Musik“ - aus dem Umgangston und der Art, wie Chefs über und zu ihren Mitarbeitern sprechen, kann man sehr wohl sehen, ob sie den anderen als Person wertschätzen und ihm positiv begegnen oder ob sie diese Wertschätzung vermissen lassen. Viele Vorgesetzte glauben auch, „meine Mitarbeiter sind erwachsen und werden für ihre Arbeit bezahlt, da kann ich auch erwarten, dass sie diese gut machen“. Natürlich kann man von einem zuverlässigen Mitarbeiter erwar-

ten, dass er seine Arbeit gut macht, aber kann man ihm dies nicht auch sagen? Positives Feedback nennt man dies neudeutsch, man kann auch sagen: Loben. Davon kriegt man nie zuviel.

Ehrlichkeit ist ein weiteres Schlüsselwort. Oder Gerechtigkeit, Verlässlichkeit und Loyalität. Mitarbeiter haben ganz sensible Antennen dafür und erwarten Gegenseitigkeit. Wer von seinen Mitarbeitern Loyalität und Ehrlichkeit erwartet, muss diese ihm auch entgegenbringen. Ähnlich ist es auch mit der Kritik. Kritik ist nicht immer zu vermeiden, aber auch hier kommt es auf das „Wie“ an. Kritisieren Sie das Verhalten oder die Sache aber stellen Sie nicht die Persönlichkeit Ihrer Mitarbeiter in Frage. Fehler machen wir schließlich alle einmal. Ein Klima, in dem man zu seinen Fehlern stehen und daraus lernen kann, ist hilfreich.

Und natürlich gibt es überall unterschiedliche Meinungen bis hin zu Auseinandersetzungen. Sie sollten nicht künstlich hochgespielt, aber auch nicht unter den Teppich gekehrt, sondern ausgeräumt werden.

Dort wo diese weichen Faktoren stimmen, macht die Arbeit mehr Spaß, fühlen sich die Menschen wohler und sind nicht so oft krank - und die Arbeitsergebnisse sind besser.

Hoffentlich auch bei Ihnen. Dies wünscht

Regitta



Auch der Gebrauch des Feuerlöschers wird in der Simulationsanlage geübt.

So wird der Feuerlöscher richtig eingesetzt

Übungen in Brandschutzsimulationsanlage

Auch an Bord eines Binnenschiffs kann ein Feuer entstehen - dann heißt es gut vorbereitet zu sein und bei einem kleinen Feuer entschlossen einzugreifen. Das kann man trainieren. Seit dem Jahr 2000 ist dies in Duisburg, in der Brandsimulationsanlage des Europäischen Sicherheitszentrums Duisburg (ESD) gefahrlos und realitätsnah möglich. Die Anlage wird seitdem regelmäßig von verschiedenen Seminaranbietern für Feuerlöschübungen genutzt. Die Seminarteilnehmer haben dabei die Möglichkeit, realitätsnah den Umgang mit dem Feuerlöscher zu üben. Die Übungsanlage ermöglicht es, mit verschiedenen Löschmitteln zu arbeiten und simuliert unter-

schiedliche Brandarten. Flammen, Hitze und Rauchentwicklung, ausgelöst durch eine Nebelmaschine, lassen die Brandbekämpfung realistisch erscheinen.

Die Anlage arbeitet dabei vollkommen umweltverträglich. Das Löschmittel wird aufgefangen und entsorgt und das Feuer, es handelt sich um einen Gasbrand, erzeugt keinen umwelt- und gesundheitsschädlichen Qualm. Ein weiteres Plus der Brandsimulationsanlage ist ihre Mobilität. Es handelt sich bei der Anlage um einen 20-Fuß-Container, der mit einem Lkw transportiert werden kann. So wurde sie bereits vielfach auf Messen, größeren Betriebsschulungen oder ande-

ren Veranstaltungen eingesetzt.

Das Referat Binnenschifffahrt der BGF nutzt den Container schon vom ersten Tag mit großem Erfolg. Er kommt mehrfach im Jahr bei Brandschutzseminaren zum Einsatz. Die Resonanz der Teilnehmer ist durchweg positiv. Die Möglichkeit, verschiedene Brände mit unterschiedlichen Löschmitteln unter weitgehend realistischen Bedingungen zu löschen, bekommt man eben selten.

Für Auskünfte zu den Seminaren oder zum Verleih der Brandsimulationsanlage steht Ihnen das Referat Binnenschifffahrt unter 0203/2952-153 oder itappert@bgf.de zur Verfügung.



MS „Helmut“ mit ungewöhnlicher Fracht auf dem Weg Richtung Karlsruhe.

Bikini-Schönheit auf der MS „Helmut“

Versandhaus warb mit Binnenschiff

In der Werbung sind kreative Ideen gefragt. Warum also nicht Werbung auf einem Binnenschiff und dieses als schwimmende Lifasssäule einsetzen? Mitte Juli dieses Jahres wurde aus diesem Anlass das Gütermotorschiff „Helmut“, das im Normalfall mehr mit dem Transport von Getreide beschäftigt ist, zum Werbeträger der Firma OTTO und bestimmt zum auffälligsten Fahrzeug auf dem Rhein. Es zeigte eine Bikini-Schönheit.

Neu bei dieser Art von Werbung auf Binnenschiffen war,

dass das Fahrzeug ausschließlich als Werbeträger gechartert und die Werbung nicht zusätzlich zur „normalen“ Fracht angebracht wurde.

Zunächst hatten Spezialisten der Meidericher Schiffswerft in Duisburg eine geeignete Konstruktion auf dem Frachtschiff angebracht, um das Megaplakat anzubringen. Dieses vierzig Meter lange und ca. fünf Meter hohe Stahlgerüst wurde fest mit dem Kasko verbunden und mit entsprechendem Spielraum ver-

sehen, um geringen Schwingungen in Längsrichtung entgegenzuwirken.

Von den Sicherheitsbehörden wurden zusätzliche technische und organisatorische Auflagen erteilt, um ein Höchstmaß an Sicherheit für die Zeit der Werbetour zu gewährleisten. In der Zeit vom 17. bis 22. Juli 2007 zeigte die MS „Helmut“ ihre sexy Fracht an den Ufern des Rheins zwischen Duisburg, Düsseldorf, Köln, Bonn, Koblenz, Bingen, Mainz, Ludwigshafen und Karlsruhe.

Richtig mobil telefonieren

Immer wieder stellt sich die Frage: Ist das mobile telefonieren gefährlich? Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA), die für die gesetzliche Unfallversicherung in Österreich zuständig ist, hat im September Forschungsergebnisse dazu veröffentlicht.

Daraus leiten die AUVA-Experten die folgenden einfachen Verhaltenstipps zum sicheren „Handyfonieren“ ab:

- Bereits bei der Beschaffung ein Gerät mit niedrigem SAR-Wert wählen
- Zum Telefonieren wenn möglich (vor allem bei langen Gesprächen) das Festnetz benutzen
- Wenn möglich Freisprechfunktion bzw. Headset (Kopfhörer) verwenden
- Mobiltelefon in einer Hand- oder Aktentasche und nicht am Körper tragen
- Nicht neben oder auf dem eingeschalteten Handy schlafen
- Nach längerem oder häufigem Telefonieren mit dem Handy Pausen einlegen
- Im Steuerhaus, in der Schiffswohnung wie auch im Auto Freisprechanlage mit Außenantenne verwenden oder zumindest die Freisprechfunktion des Handys aktivieren (denn ohne Außenantenne sendet das Mobiltelefon im Auto mit höherer Leistung als im Freien)
- Nicht bei schlechtem Empfang mobil telefonieren.

Noch immer gesucht: Der sichere Landgang

Alle Fahrensleute kennen es. Das Schiff ist festgemacht, die Maschine aus, an Land warten Einkäufe oder andere Erledigungen. Jetzt heißt es nur noch sicher an Land zu kommen. Und danach, nach dem Landgang, wieder sicher

Abstand muss stimmen

zurück an Bord - ein wesentliches Bedürfnis aller Fahrensleute. Manchmal haben sie Glück. Die Landanlage, die sie angesteuert werden sind vorbildlich, andere, sonst gute Anlagen, sind aus bestimmten Gründen (Abladung, Hochwasser u. a.) zu manchen Zeiten nur schwer nutzbar und wieder andere sind in schlechtem, oft gefährlichem Zustand. Immer ist es aber Aufgabe des Binnenschiffers, die letzten Meter zwischen Schiff und Land begehbar zu machen.

In der Regel hilft hier der geforderte Landsteg, möglichst in der sicheren Ausführung nach DIN EN 526. Aber auch der beste Landsteg hilft nicht viel, wenn er nicht ausgebracht werden kann, weil der Abstand zur Spundwand zu gering ist oder der Abstand bei einem flachen Ufer zu groß. Was tun? lautet dann die Frage. Eine Lösung muss her. Der Ruf nach „etwas

Neuem“ als Landgangsmöglichkeit geht schon seit vielen Jahren durch das Gewerbe.

Der Unterausschuss Binnenschifffahrt beschloss deshalb vor einiger Zeit, über den Fahrensmann einen Wettbewerb auszuloben. Ziel war es, aus der Praxis heraus Anregungen für „etwas wirklich Neues“, für ein überall einsetzbares, leicht und sicher zu bedienendes „Neues“ in Sachen Landverbindung zu bekommen.

Das Ergebnis war nicht so erfolgreich wie erhofft. Nur drei Leser des Fahrensmann haben geantwortet. Die allgemein verwendbare, den oben genannten Bedingungen entsprechende Lösung brachten

Dank für Vorschläge

die Vorschläge nicht - noch nicht. Der Unterausschuss will sich jedoch noch nicht geschlagen geben. Zusätzlich sollen nun Profis ran. Ein Forschungsprojekt soll helfen, eine leicht verwendbare und im Gewerbe akzeptierte Landgangsmöglichkeit zu finden.

Und auch die drei Einsender gehen nicht leer aus. Die BGF bedankt sich bei Detlef Wirtz aus Trier, Th. Schmidt aus Göhlen und Rega Kerner aus Köln für ihr Engagement. Ein kleines Dankeschön ist unterwegs zu ihnen.

● **Binnenschifffahrt bedingt betroffen**

● **Konformität beachten**

● **Auskunft bei Techn. Aufsichtsbeamten**

Was sagt die Maschinenverordnung?

Berufsgenossenschaften haben die Aufgabe, Unfälle zu verhüten. Sie beraten deshalb ihre Mitgliedsbetriebe in allen Fragen der Unfallverhütung und des Gesundheitsschutzes. Beides beginnt schon beim Einkauf oder beim Inbetriebnehmen von Arbeitsmitteln. Wenn diese von ihrer Konstruktion her so gebaut und gestaltet sind, dass bestimmte Gefährdungen erst gar nicht auftreten können oder beherrschbar sind, dann ist im Alltag der Umgang mit ihnen sicherer und gefahrlos möglich. Dies gilt sowohl für „kleine“ Maschinen oder Geräte, aber natürlich erst recht für „große“ Anschaffungen wie zum Beispiel den Neu- oder Umbau von Schiffen. Stets gilt es eine Reihe von Vorschriften und Vorgaben zu beachten.

RheinSchUO maßgebend

Schaut man sich exemplarisch den Bau oder die Ausrüstung eines Binnenschiffes an, dann hat man kurz gesagt zwei große Regelungsbereiche: Den Bereich des Maschinenrechts sowie den Bereich des Verkehrsrechts und der UVVen. Grob gesagt gilt: Alles, was zum System Schiff gehört, alle Maschinen, die notwendig sind, um von A nach B zu kommen, fallen unter den Regelungsbereich der RheinSchUO, BinSchUO, Landesvorschriften und der Unfallverhütungsvorschriften. Alle übrigen an Bord befindlichen Maschinen fallen unter die Maschinenverordnung. Im folgenden Artikel wollen wir hierzu einige Hinweise geben. Gern helfen auch die Technischen Aufsichtsbeamten und beraten die Unternehmen.

Seit 1995 gelten im Europäischen Wirtschaftsraum einheitliche Rechtsgrundlagen für Maschinen. Grundlage dafür ist die sogenannte Maschinenrichtlinie. Ihre Inhalte wurden durch die Neunte Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (Maschinenverordnung) in Deutschland in Kraft gesetzt.

In der Maschinenverordnung ist geregelt, was notwen-

dig ist und wie eine Maschine gestaltet sein muss, damit sie für den Anwender kein Sicherheits- und Gesundheitsrisiko darstellt. Für die Unternehmer und Beschäftigten in Deutschland bedeutet dies zunächst nicht grundsätzlich viel Neues: Das meiste, was die Maschinenverordnung fordert, war schon vorher in Unfallverhütungsvorschriften festgelegt (maschinenbezogen und umfassend für den Anwender). Die Verantwortung dafür lag beim Unternehmer. Neu geregelt wurden jedoch die Verfahrensfragen, die für die Zulassung einer Maschine eingehalten werden müssen. Die Vorschriften gelten von der Bohrmaschine bis hin zu komplexen Industrierobotern.

Diese Regelungen gelten für Binnenschiffe nur bedingt. Die Maschinenverordnung, in der der Anwendungsbereich geregelt ist, spricht dann von einer Maschine, wenn mehrere Bauteile miteinander verbunden sind und mindestens eines davon mechanisch angetrieben ist. Somit ist fast alles, mit dem im Arbeitsleben umgegangen wird, eine Maschine. Aber es gibt in der Verordnung auch Ausnahmen. Zu diesen Ausnahmen gehören u. a. „Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung von Personen auf dem Wasserwege bestimmt sind, und Beförderungsmittel, soweit sie für den Transport von Gütern auf dem Wasserwege geplant und konstruiert sind“.

Vorsicht bei Umbauten

Binnenschiffe sowie andere Fahrzeuge der Verkehrsträger Luftfahrt, Straße und Schiene fallen damit grundsätzlich nicht unter den Geltungsbereich der Maschinenverordnung. Hierbei gilt jedoch die Einschränkung, dass nur das jeweilige Fahrzeug mit all seinen eingebauten Anlagen und Vorrichtungen, die für die Fortbewegung notwendig sind, keine Maschine ist. Die künftige Formulierung in der Maschinenverordnung (der Entwurf für die Änderung liegt bereits vor) lautet dazu:



Beim Aufbau von mechanischen Lukenwagen auf die Herstellerpflichten achten!

ausgenommen sind „Beförderungsmittel für die Beförderung auf dem Wasser mit Ausnahme der auf diesen Beförderungsmitteln angebrachten Maschinen“.

Was bedeutet dies in der Praxis? Alles, was zum System Schiff gehört, alle Maschinen, die notwendig sind, um von einem Ort zu einem anderen zu kommen, fallen nicht unter die Maschinenrichtlinie. Dazu gehören die Hauptmaschine mit allen notwendigen Aggregaten (Druckluftanlage, Hydrauliksystem, Kühlwassersystem), die Ruderanlage, der Bootsdrav, die Ankerwinden, Lenzpumpen usw. Das sind alles Maschinen, die auch für die Verkehrszulassung notwendig sind. Sie müssen ausschließlich der RheinSchUO und den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Besondere Kennzeichnung oder zusätzliche Bescheinigungen werden nicht benötigt.

Dagegen fallen die mechanischen Lukendächer, die Ladepumpen, der Autokran, der mechanisch angetriebene

Landgang auf Fahrgastschiffen ebenso wie die an Bord eingesetzten herkömmlichen, handelsüblichen Produkte, wie beispielsweise Schleif- und Bohrmaschinen oder Nadelentrostler ausnahmslos unter die Maschinenverordnung mit allen ihren besonderen Anforderungen.

Worauf gilt es zu achten, wenn man solche Maschinen in den Verkehr bringt? Die Maschinenrichtlinie wendet sich zunächst an den Hersteller, der die Verantwortung für die Sicherheit der Maschine konform zum Anhang der Richtlinie/Verordnung trägt. Er muss die Konformität, also die

Änderungen unterlassen

Übereinstimmung seiner Maschine mit den Vorschriften bewerten und bescheinigen. Stimmt alles, erstellt der Hersteller eine Konformitätserklärung und bringt dann das CE-Zeichen an. Als Käufer einer handelsüblichen Bohrmaschine, die verwendungsfähig eingesetzt werden kann, müssen Sie darauf achten, ob dies gegeben ist, also: Ist ein CE-Kennzeichen angebracht? Sind eine EG-Konformitätserklärung sowie eine Betriebsanleitung in deutscher Sprache beigefügt? Nicht verpflichtend aber sehr hilfreich, wenn eine Technische Dokumentation in deutscher Sprache zum Lieferumfang gehört.

Anders sieht es bei Maschinen aus, die sich entweder aus mehreren Teilen zusammensetzen oder vor Ort vervollständigt werden, die also nicht bereits „verwendungsfähig“ gekauft werden. Als Beispiele kann man einen Autokran oder einen mechanisch angetriebenen Landgang nennen. Achten Sie bei der Beschaffung solcher Maschinen bereits beim Vertragsabschluss darauf, dass der Zulieferer, der den größten Anteil an der jeweiligen Maschine hat, die Gesamtverantwortung dafür übernimmt. Und zwar die Ver-

antwortung dafür, dass die Maschine den Kriterien, die in der Maschinen-Richtlinie festgelegt sind, entspricht und dass er dies mit der Konformitätserklärung bescheinigt. Ist der Zulieferer nicht bereit, die Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften zu erklären und bringt er die CE-Kennzeichnung nicht an, dann geht die Verantwortung an den Benutzer über. Der Maschinenbenutzer (in der Regel der Eigner bzw. der Betreiber des Schiffes) wird selbst zum „Hersteller“, wenn er eine unvollständige Maschine selbst komplettiert – mit allen sich daraus ergebenden Verantwortlichkeiten.

Wie ein „Hersteller“ tätig wird auch derjenige, der wesentliche Änderungen an einer Maschine vornimmt. Als wesentlich gelten Änderungen, die zu neuen Gefahren bzw. zu einer Risikoerhöhung führen. Hierzu können beispielsweise im Falle des Autokrans eine Erhöhung der Nutzlast und das Entfernen von Sicherheitseinrichtungen wie zum Beispiel der Endlagenschalter sowie der Lastbegrenzungseinrichtungen zählen.

Die rechtlichen Folgen für das Inverkehrbringen von fehlerhaften Maschinen, die Personen- oder Sachschäden zur Folge hatten, ergeben sich aus den entsprechenden Vorschriften der Mitgliedsländer.

Fragen zum Thema Rechtsgrundlagen – Sichere Maschinen beantworten die Technischen Aufsichtsbeamten und Fachausschüsse der Berufsgenossenschaften.

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat die Federführung im Fachausschuss des Fachausschusses „Verkehr“ führt als akkreditierte Prüfstelle für verschiedene Einrichtungen und Ausrüstungen wie zum Beispiel Hebebühnen und maschinelle Aufbauten sowie für Bei-, Arbeits- und Rettungsboote Baumuster-, EG-Baumuster- und GS-Prüfungen durch. In Zusammenarbeit mit der Prüfstelle des Fachausschusses „Persönliche Schutzausrüstungen“ werden auch Rettungswesten geprüft.

Den Text der Maschinenverordnung sowie ein Muster einer EG-Konformitätserklärung finden Sie auf der Homepage der BGF unter www.bgf.de, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Rechtsdatenbank sowie unter www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gsgv_9/gesamt.pdf.

Weitere Informationen zum Thema Maschinen enthält die Schriftenreihe „Sichere Maschinen in Europa“ von Rolf Reudenbach, Verlag Technik & Information. In allen Zweifelsfällen wenden Sie sich gern an Ihren Technischen Aufsichtsbeamten.



Auch Autokrane fallen unter die Auflagen der Maschinenverordnung.



Beim Kauf von Arbeitsmaschinen auf das CE-Zeichen achten.

Landwehrkanal ist und bleibt offen

Nach fünfwöchiger Sperre fand das WSA eine sinnvolle Lösung

Am 27. Juli 2007 kam für die Fahrgastschiffahrt in Berlin die erleichternde Mitteilung vom WSA Berlin: Der Landwehrkanal ist ab dem 29. Juli 2007 wieder für die Schifffahrt von der Ober- bis zur Unterschleuse freigegeben. Seither gelten einige Sicherheitsvorkehrungen.

Was war passiert? An einigen Stellen im Landwehrkanal war es zu Uferabbrüchen von erheblichem Ausmaß gekommen. Außerdem war ein deutlicher Verschleiß an tragenden Bauteilen der Uferwand feststellbar. Die Holzspundwände sind verschoben und teilweise verrottet, erhebliche Ausspülungen mit Geländesackungen in der Uferzone sind erkennbar. Die einst vom Baumeister Lenné zur Verschönerung des Kanals gedachten Bäume stellen jetzt eine erhebliche Gefahr dar. So wurde in der Sperrung der Wasserstraße zur Abwendung der daraus resultierenden Gefahren die beste Lösung gesehen.

Kanal wieder frei

Mit Erleichterung wurde daher in der Fahrgastschiffahrt die Wieder-Freigabe aufgenommen. Es gibt dabei zwar einen Wermutstropfen: so dürfen die Schiffe nur unter strikten Schutzmaßnahmen auf dem Landwehrkanal verkehren. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von sechs km/h ist einzuhalten, und es darf nur in eine Richtung gefahren werden. Trotz dieser Einschränkung für die Fahrgastschiffahrt ist damit die Beförderung der Touristen und natürlich auch der Bewohner Berlins nach einer fünfwöchigen Sperrung wieder abgesichert. Gesichert sind damit aber auch die Arbeitsplätze auf den Fahrgastschiffen, hier standen doch einige Besatzungen vor dem Problem womöglich entlassen zu werden. Konkret möchten wir in diesem Zusammenhang keine Reederei nennen, denn es haben doch wohl nahezu alle Reedereien von dem Touristenstrom in Berlin partizipiert; aber hier hätten auch bei einer längeren Sperrung



Beliebt bei Touristen und Berlinern – Fahrten durch das grüne Berlin.

des Landwehrkanals erhebliche Probleme bestanden.

Wie vielfach, wenn es zwischen verschiedenen Interessen abzuwägen gilt, waren auch bei dieser Situation die Wellen hochgeschlagen. Nicht immer war die Diskussion nachzuvollziehen, etwa wenn von Seiten des neu gegründeten Vereins „Bäume am Landwehrkanal“ zu hören war, dass die Betroffenen am Liebsten den Baumbestand gerodet hätten, nur um weiter Fahrgastschiffahrt zu betreiben. Aber, welche Reederei möchte an kahlen Uferzonen vorbeifahren? Und welcher Tourist hat Interesse „Mondlandschaften“ zu sehen? Stimmungsmache hilft hier nicht weiter.

Zu begrüßen ist es daher, dass das WSA, auch wenn aus vielen Richtungen Kritik zu hören war, eine Lösung gefunden hat, die im Interesse der Sicherheit und für die Freigabe des Landwehrkanals liegt. Das Fällen der nunmehr 38 Bäume am Kanal, für die die größte Gefahr eines möglichen Absturzes bestand, war notwendig. Um diese Zahl richtig zu verstehen, das sind 38 Bäume von zirka 4.000 Bäumen insgesamt am Kanal. Weitere Bäume wurden durch

Betonblöcke gesichert, sodass für die Schifffahrt vorerst keine akute Gefahr besteht.

Der Landwehrkanal wurde übrigens künstlich für die Realisierung großer Bauvorhaben Berlins geschaffen und diente der Entwässerung der Felder vor der Stadt. Mit dem Bau des Kanals wurde 1850 begonnen, und nach einer 40-jährigen Bauzeit war er durchgängig befahrbar. Und der Spruch: „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“, gilt auch für diese Wasserstraße, denn die Steine für die Häuser wurden weitgehend mit dem Schiff gebracht.

Aus dem Kahn gebaut

Heute werden keine Baustoffe mehr auf dem Landwehrkanal befördert. Aber mit der Wende 1989 hat sich die Stadt auch für Berlinbesucher mit der Fahrt durch den Landwehrkanal ein weiteres touristisches Highlight geschaffen. Die Reedereien haben zahlreiche neue Schiffe gebaut, Schiffe mit geringer Abgasemission, leisen Motoren, hervorragenden Schiffskörpern zur Verhinderung der Wellenbildung und einer sehr ange-

nehmen Atmosphäre für die Gäste an Bord und auch für die Anwohner des Landwehrkanals.

Bis zu einer Million Fahrgäste werden auf dem Landwehrkanal pro Jahr befördert. Und das sollte auch so bleiben. Deshalb sollte eine behutsame Sanierung des Kanals bei durchgängigem Verkehr garantiert werden. Überlegungen, wie den Kanal einfach zuzuschippen, zeigen wie weltfremd manche Ideen sein können. Insgesamt sollen elf Varianten der Sanierung im Dialog mit den Anwohnern, Vertretern des WSA, Reedereien, Bezirksämtern, Ornithologen, BMVBS und der Senatsverwaltung in einem Mediationsverfahren erarbeitet werden.

Wir können nur hoffen, dass dieser Vorgang nicht über Jahre hinaus die Lösung des eigentlichen Problems, nämlich die schnelle Sanierung der Uferbefestigung, behindert. Die Baustelle Landwehrkanal könnte während der Sanierung auch für Touristen interessant gestaltet werden. Viele Baustellen in Berlin wurden doch auch durch zahlreiche Veranstaltungen begleitet – warum also nicht auch der Landwehrkanal.

Höhere Quoten bei Arbeitsunfällen

2006: Fünf Ertrinkungstote

Die Konjunktur in Deutschland hat im Vorjahr deutlich an Fahrt gewonnen. Damit verbunden war – wie in all den Jahrzehnten vorher auch zu beobachten – ein Ansteigen der Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle. Das sind Arbeitsunfälle, die tödlich endeten oder eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen nach sich zogen. Die Entwicklung zeigte sich in der allgemeinen Wirtschaft, und auch in der Binnenschifffahrt.

Rückgang der Vollarbeiterzahl

Beim Blick auf die Zahlen aus der Binnenschifffahrt darf man sich nicht täuschen lassen. Die Zahl der Arbeitsunfälle in den Mitgliedsbetrieben ist zwar 2006 gegenüber 2005 leicht um 0,6% auf 462 zurückgegangen, da jedoch die Zahl der Vollarbeiter im gleichen Zeitraum um 5,5% auf 11.500 zurückgegangen ist, muss ein Anstieg der relativen Zahl der Arbeitsunfälle auf 40 je 1.000 Vollarbeitnehmern verzeichnet werden.

Vollarbeiter ist eine Rechengröße, die einer geleisteten Arbeitszeit von 1.560 Stunden im Jahr 2006 entspricht. Die Zahl der Versicherten, also der Beschäftigten in den Betrieben der deutschen Binnenschifffahrt, lag bei etwa 17.100. Der Unterschied ist durch Teilzeit- und Saisonalbeschäftigung zu erklären.

Das Wichtigste: Die Zahl der anerkannten Ertrinkungsunfälle ist gegenüber den Vorjahren deutlich auf fünf angestiegen. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass 2006 in keinem Fall eine Alkoholbestimmung bei den Ertrunkenen durchgeführt wurde, was in den Vorjahren bis 2005 in vielen Fällen zur Nichtanerkennung eines Arbeitsunfalls

geführt hatte. Interessant ist nämlich festzustellen, dass die Summe der anerkannten und der wegen Alkoholmissbrauchs nicht anerkannten Arbeitsunfälle durch Ertrinken bis 2005 jeweils in etwa gleich groß ist wie die Gesamtzahl im Jahr 2006.

Eine andere, erschreckende Entwicklung macht sich bei den Berufskrankheiten (BK'en) bemerkbar. Im Jahr 2006 waren zum ersten Mal seit über zehn Jahren wieder Todesfälle als Folge einer Berufskrankheit zu verzeichnen. Alle drei Fälle sind durch Asbest verursacht. Zu befürchten ist, dass dies nur der Anfang einer bösen Entwicklung ist. Denn im Berichtszeitraum wurden gleich 15 Fälle von Asbest verursachten Berufskrankheiten gemeldet, so viele wie noch nie zuvor. Das ist ein Anteil von 40% an der Summe aller gemeldeten Berufskrankheiten.

Negativer Asbest-Trend

Zurückgegangen ist dagegen die Zahl der gemeldeten Lärm-BK'en. Mit acht Fällen machen sie einen Anteil von etwa 20% aus, nachdem in den Vorjahren mit 20 bis 30 Fällen der Anteil oft bei 70% lag. Dieser Rückgang kann sicher durch weniger wartungsintensive Hauptmaschinen zum Teil mitbegründet werden. Wichtiger aber dürfte das persönliche Verhalten der Mitarbeiter sein. Viele Binnenschiffer haben verstanden, dass konsequenter Gehörschutz die einzige Möglichkeit ist, sich an Lärm Arbeitsplätzen vor späteren Gesundheitsschäden zu schützen. Insofern haben die Bemühungen von Arbeitgebern, Beschäftigten und der Berufsgenossenschaft auf dem Gebiet der Unfallverhütung und des Gesundheitsschutzes Früchte getragen.

„Eurohafen Emsland“ in Betrieb genommen

Servicestellen an den Treppen

Der Betrieb rollt. Am 24. Oktober wurde der neue Eurohafen im Emsland durch den niedersächsischen Verkehrsminister Walter Hirche nach 17 Monaten Bauzeit in Betrieb genommen. Durch intensive Beratung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen bereits bei der Planung und beim Bau der Anlage konnten die Anforderungen der europäischen Normen DIN EN 14503 Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – „Häfen für die Binnenschifffahrt“ und DIN EN 14329 Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – „Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“ umgesetzt werden. Damit werden die Sicherheit und die Gesundheit der Mitarbeiter an Bord und im Hafen durch sichere Zugänge zum Schiff, ausreichende Beleuchtung, Festmachmöglichkeiten, Versorgung der Schiffe mit

Strom und Trinkwasser sichergestellt.

Bereits die damalige Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft wurde rechtzeitig in die Planungen einbezogen. Im Planfeststellungsbeschluss wurde festgehalten, dass die Anforderungen an die Arbeitssicherheit zu berücksichtigen sind. Während der Bauzeit stand die Berufsgenossenschaft in einem regen Austausch mit dem Bauherrn, der Euro-Hafen Emsland-Mitte Entwicklungs- und Bau GmbH und dem planenden Ingenieurbüro. So wurden die erforderlichen Treppen (Abstand 60 Meter) an den vier Liegestellen rechtzeitig eingeplant, ebenso wie die Leitern zwischen den Treppen und am Warteplatz an den Dalben.

Gut gelungen sind die „Servicestellen“, bestehend aus



Blick auf den neuen Hafen.

Trinkwasseranschluss, Stromtankanäle, Beleuchtungseinheit und Rettungsmitteln, die an verschiedenen Treppen angeordnet wurden. Durch die spezielle Anordnung sind die Einrichtungen weitgehend gegen Beschädigung durch Landfahrzeuge und Umfallschlaggeräte geschützt. Die Treppenschächte sind durch Geländer und auffällige Kennzeichnung gesichert. Durch Kontrastfarbe auffällig gekennzeichnet sind ebenfalls die Leitern in der Spundwand

und die Poller auf der Hafentankstelle, Betriebsebene.

Der Hafen besteht aus drei Kaimauern mit insgesamt 570 m Länge und fast vier Metern Höhe für Großmotorschiffe bis 135 m Länge, dem Wendebassin und dem Stichkanal zum Dortmund-Ems-Kanal. Darüber hinaus ist der Hafen durch seinen Gleisanschluss und durch die Nähe zur Autobahn A 31 ein vollwertiger trimodaler Hafen. Er ist geeignet, Güter aller Art (fest, flüssig und Schwergut) umzuschlagen.

Prüfstelle für Boote

Fachausschuss Verkehr setzt gute Arbeit fort

Rettungswesten, Landstege und Boote waren die traditionellen Prüfbereiche der früheren Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft. Mit der Einführung des europäischen gemeinsamen Marktes 1993 wurde die Prüfstelle der Binnenschifffahrts-BG in die Prüfstelle des Fachausschusses Persönliche Schutzausrüstung (PSA) in Erkrath überführt. Im Zentrum für Sicherheitstechnik wurden die Prüfbereiche „PSA gegen Ertrinken“ und „Boote“ – beides sind zentrale Elemente der Prävention gegen den Tod durch Ertrinken – erfolgreich weitergeführt.

Der Prüfbereich „PSA gegen Ertrinken“ ist weiterhin in Haan angesiedelt und wird von Mitarbeitern der BGF betreut. Der Prüfbereich Boote ist zwischenzeitlich vom Fachausschuss PSA in den Fachausschuss „Ver-

kehr“ gewechselt. Die Prüfstelle des Fachausschusses Verkehr ist im Rahmen des Geräte- und Produktsicherheit-Gesetzes und der europäischen Sportboot-Richtlinie zertifiziert. Die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre wird nun von Hamburg aus fortgesetzt.

In die Liste schauen

Eine Liste geprüfter und zertifizierter Boote finden Sie im Internet unter: www.bgf.de, Rubrik „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“, „Binnenschifffahrt“, „Download“, „Beiboote“. Wer ein Beiboot kaufen will, findet dort wertvolle Hinweise. Die Liste dient als Empfehlung und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Praxis-Tipp: Keine Fallen durch Luken

Vorkehrungen gegen Stolpern und Stürzen

Absturzgefahr auf Binnenschiffen – die gibt es doch gar nicht. Abstürzen können Flugzeuge oder Menschen, die auf dem Dach arbeiten. Das könnte die Meinung einiger Binnenschiffer sein, die sorglos mit dieser Gefahr leben. Doch ein Absturz ist nicht nur ein Fall aus 10.000 Metern Höhe. Von Fall bzw. Absturz spricht man bereits bei einer Höhe von 100 cm. Und der ist auch in der Binnenschiffahrt möglich und nicht immer folgenlos. Was auch nicht bedeutet, dass man bei einem Sturz aus geringerer Höhe keinen Körperschaden erleiden kann.

Stürze mit Folgen

In der Presse liest man gelegentlich von Personen, die aus größerer Höhe, z.B. aus der zweiten oder dritten Etage eines Wohnhauses gestürzt sind – unverletzt erstaunlicherweise. Ein Sturz aus größerer Höhe ohne Verletzung bedeutet Riesenglück und ist eher selten. Und uns allen sind auch Fälle bekannt, in denen jemand von der untersten Sprosse einer Leiter rutscht und so unglücklich stürzt, dass eine erhebliche Verletzung die Folge ist. Die Beispiele zeigen, dass die Folgen solcher Ereignisse auch vom Zufall abhängen. Deshalb ist es wichtig, alles zu tun, um sie zu vermeiden und sich nicht auf das Glück oder den Zufall zu verlassen.

Was kann man also tun? Bauliche Einrichtungen wie Geländer, Schanzkleider oder Absperrvorrichtungen sind eine Möglichkeit. Sie sind gesetzlich vorgeschrieben und in der Regel auch installiert. Bei einigen Situationen kommt es aber auch auf die Achtsamkeit des Einzelnen an. Da werden z.B. Herftklappen geöffnet,

um etwas herauszuholen und anschließend nicht wieder verschlossen. Der Nächste, der dann vorbeikommt, übersieht die offene Luke – und schon ist es passiert. Deshalb ist es angeraten, im Betrieb nicht nur die Augen offenzuhalten sondern solche „Fallen“ gar nicht erst entstehen zu lassen bzw. falls unumgänglich wenigstens so abzusichern, dass keiner „abstürzen“ kann.

Offene Luken sichern

Wichtig deshalb: z.B. auf Fahrgastschiffen die Luken in tiefer gelegenen Vorrats- oder Stauräumen entweder nach Nutzung sofort wieder schließen oder absichern. Die kurzfristige Absicherung kann z.B. aus einem „Wachposten“ bestehen. Bei Herftdeckeln, die der Lüftung oder Kontrolle dienen, unbedingt das Schutzgitter einlegen.

Alle Geländer, die zwischenzeitlich entfernt werden, wie z.B. die Rohrübergänge auf Tankschiffen in der Kanalfahrt, müssen schnellstmöglich wieder aufgestellt werden. Auch Gangbordgeländer die zum besseren Übersteigen wie z.B. an Land liegen umgelegt worden sind, müssen beim Aufnehmen der Fahrt umgehend wieder gesetzt werden. Nicht außer Acht lassen darf man Absturzgefahren bei Werftaufenthalten. Auch dort, wenn irgend möglich, Absturzsicherung setzen!

Denken Sie nach dem Lesen dieser Zeilen einmal nach, wo sich in Ihrem Betrieb oder auf Ihrem Fahrzeug „Absturzfallen“ befinden könnten, und ob die Luke geschlossen oder das Geländer gesetzt ist. Ist das nicht der Fall – sofort hin und die Gefahr beseitigen, bevor jemand „abgestürzt“ ist.

Barrieren für Binnenschiffahrt beseitigen

Der Güterverkehr wächst, und auch die Binnenschiffahrt hat Anteil an dem Zuwachs. Vor allem der Containerverkehr steigt mit großen Sprüngen. Deshalb muss auch die Infrastruktur mitwachsen oder verbessert werden, lautete der Tenor beim 2. Binnenschiffahrtsforum im September in Duisburg. Als Probleme wurden genannt: Mangel an Liegeplätzen in den Binnenhäfen, höhere Handlingkosten bei der Binnenschiffsabfertigung im Vergleich zu Lkw und Bahn sowie eine mangelnde Infrastruktur in den Häfen und im Hinterlandverkehr.

Energieschiff nach Weißrussland

Das 1908 gebaute Schiff Berezina begann Mitte September seine 5000 Kilometer lange Fahrt vom Hafen Rotterdam über Rhein, Donau und Dnjepr zum Fluss Berezina (Weißrussland).

Zweck der Reise: die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet energiesparender Schifffahrt. Die Berezina ist das erste CO₂-neutrale Schiff dieses Umfangs: 21,5 x 4,60 Meter, 1,20 Meter Tiefgang. Eigner Ewald Vonk führt zusammen mit Unternehmen und der Binnenschiffahrt Untersuchungen für praktische und bezahlbare Lösungen durch.

Rotterdammer Hafen jagt Meilensteine

Um 6,2 Prozent auf 301 Millionen Tonnen stieg der Güterumschlag des Rotterdammer Hafens in den ersten neun Monaten 2007. Der Umschlag wurde vor allem durch die um 30 Prozent gewachsenen Mineralölprodukte (ein Plus von zehn Millionen Tonnen) und einen um 11 Prozent höheren Durchsatz von Containern (ein Plus von acht Millionen Tonnen) vorangetrieben. Der Rotterdammer Hafenbetriebs-Generaldirektor Hans Smits: Die Grenze von 400 Millionen TEU Gesamtumschlag gelangt in Reichweite.“

Mitmachen und gewinnen

Regel	Gewässer- rand	Ent- schädigung	ärmeloser Umfang	Verehrung der Vorfahren	sauber, nett	Zierpflanze, Tabakblume	Europäer	überlassen, borgen	Erdart
				3	8	10			
spanischer Staatschef					4	Stadt in Schleswig- Holstein	franz. Herrscher- anrede		2
Zitterpappel				Stimper- arbeit				altrömische Kalender- tage	
		11					Unterkunft, Wohnung		
ungeduldig vorwärts- schieben	polnische Stadt an der Oder		geliebte Tristans	hübsch- anziehend					Geschäfts- vermittler
13				Buße, Genugtuung		franz. Physiker- ehepaar	nicht außen		
Beifahrer auf einem Motorrad	Elends- viertel				9	Teil Asiens		7	
Tierhand, Tierfuß				ein Haus errichten				Europäer	
				in diesem Jahr (südt.)	1		afr- kanischer Strom		
Strick	5	nordischer Gott des Donners				Fluß zur Rhone			
Fehlos				Mützen, Sponsor		14			

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

Die Buchstaben von 1 – 14 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

Einsendeschluss:
31. Januar 2008

Auflösung
aus Fahrensmann 3/2007:
POSTTRAUMA

Gewinner aus 3/2007

- | | |
|--|--------|
| 1. Preis
Thorsten Siegmund
MS „Dilsberg“
32584 Löhne | € 50,- |
| 2. Preis
Jens Schuster
Sportbootschule Knappensee
02977 Hoyerswerda | € 25,- |
| 3. Preis
Anni Stapf
MS „Coburg“
63931 Kirchzell | € 25,- |
| 4. Preis
Sven Kasten
MS „PIZ Stanley“
04289 Leipzig | € 25,- |
| 5. Preis
Heinz Waibel
„TMS 24“
56075 Koblenz | € 25,- |

Seminare für Binnenschiffer

Weitere Seminare unter www.bgf.de

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Sicherheitsbeauftragte			
G6/02201	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	11.02.08 – 14.02.08	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder			
H6/02203	Fortbildungsseminar	26.05.08 – 28.05.08	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende			
F6/02205	Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	14.01.08 – 25.01.08	Duisburg
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt			
F6/02209	Workshop Rettungsweste	03.03.08 – 05.03.08	Sellinghausen
G6/02210	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschiffahrt	10.03.08 – 13.03.08	Sellinghausen
2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbezeuge			
Nummer	Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02211	Führungskräfteseminar		
H6/02213	Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	08.04.08 – 10.04.08	Bad Hersfeld
H6/02213	Kompetent Unterweisen	26.02.08 – 28.02.08	Bad Hersfeld
F6/02215	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	05.03.08 – 07.03.08	Bad Hersfeld
F6/02217	Gesundheit im Alltag – gewusst wie: Rückenprobleme, Übergewicht und Stress Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	30.06.08 – 02.07.08	Sellinghausen
F6/02219	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	07.02.08 – 08.02.08	Duisburg
F6/02220	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 Binnenschiffahrt, Postfach 210154, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail: rwerk@bgf.de.

Ausgeruht ans Ziel kommen: Pausen sind wichtig

Essen im Auto ist bequem und beliebt. Dagegen ist auch gar nichts einzuwenden, wenn das Auto steht oder die Mitfahrer essen. Der Fahrer dagegen sollte sich voll auf den Verkehr konzentrieren. Doch laut einer Verkehrsstudie im Auftrag des Nutzfahrzeugherstellers Scania lieben es deutsche Autofahrer, am Steuer zu essen. Nirgendwo in Europa essen und trinken Pkw-Fahrer demnach so oft während der Fahrt wie in Deutschland.

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“, heißt es allgemein im § 1 der Straßenverkehrsordnung. Nebentätigkeiten wie Telefonieren mit Freisprecheinrichtung, das Bedienen eines Radios oder Essen können dies beeinträchtigen. Gerade das Essen am Steuer kann sehr gefährlich sein. Dies zeigen Zahlen der Verkehrssicherheitsstiftung des amerikanischen Automobilverbandes (AAA). Eine Untersuchung von Polizeiberichten im Bundesstaat North Carolina ergab nach Informationen des Headset-Herstellers Plantronics, dass in



Ausgeruhte Fahrer und sinnvoll eingelegte Pausen fördern die Verkehrssicherheit.

18,8 Prozent der Fälle Essen und Trinken Ursache von Zusammenstößen waren.

Noch in einem weiteren Punkt fallen wir Deutschen unrühmlich auf. Wir sind auch absolute Pausenmuffel. „Ausgeruht wird erst am Ziel“ scheint für viele die Devise zu sein. Nur jeder fünfte Fahrer macht Erholungspausen. Oft wird nur angehalten, wenn der Gang zur Toilette es erfordert. Das kann gefährliche Folgen haben: Nach Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gehen rund ein

Viertel aller tödlichen Autobahnunfälle auf das Konto sogenannter Müdigkeitsattacken.

Empfehlenswert ist spätestens alle zwei bis drei Stunden eine mindestens 20-minütige Pause. In der kann man sich dann erholen, etwas bewegen und in Ruhe essen. Denn ein ausgeruhter Fahrer gehört neben der sicheren Beherrschung des Fahrzeugs zu den wichtigsten Grundvoraussetzungen für die Sicherheit auf der Straße. (Quelle: Nextline, die jungen Seiten der Berufsgenossenschaften).

Für Leitern gelten klare Vorschriften

Im Laderaum ist die Anzahl und Länge festgelegt

Wie viel Leitern braucht eigentlich ein Schiff? Eine Frage, die sich im Alltag immer wieder stellt. Die Antwort hängt vom Schiff, seinem Einsatzgebiet und seinem Verwendungszweck ab. Bei der Frage nach der Anzahl der Laderaumleitern eines Güterschiffes muss man jedoch schon einmal genauer hinschauen, wo etwas geregelt ist und wie. Da hilft zuerst einmal der Blick in die Unfallverhütungsvorschriften.

In Paragraph 5 der UVV „Wasserfahrzeuge mit Betriebslaubnis auf Binnengewässern“ (BGV D 19) wird gefordert, dass in jedem Laderaum zwei fest eingebaute, diagonal versetzt angeordnete Leitern vorhanden sein



Leitern zum Anlegen müssen um mindestens einen Meter aus dem Laderaum herausragen.

Fest eingebaut oder zum Anlegen

müssen. Bei Laderaumlängen unter 20 m, die es heute aber nur noch selten gibt, ist eine fest eingebaute Leiter ausreichend. Über die Ausführung dieser fest eingebauten Leitern geben die Durchführungsanweisungen zu § 5 nähere Erläuterungen.

Nach den Übergangsvorschriften zur UVV (§ 46) kann bei Fahrzeugen, die sich vor Oktober 1986 in Betrieb be-

fanden, auf die fest eingebauten Leitern verzichtet werden, wenn zwei Anlegeleitern vorhanden sind, deren Länge sich nach § 24 bemisst. Bei einem Anlegewinkel von 68° bis 75° muss die Leiter um mindestens einen Meter aus dem Lade-

raum herausragen (Faustregel: Leiterlänge = Laderaumhöhe plus 1,3 m). Das sind klare Vorschriften.

Auch die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) fordert in § 11.05 Nr. 5 Laderaumleitern. Hier wird

gefordert, dass an jedem Ende eines jeden Laderaums je eine Steigvorrichtung (gemeint ist eine fest eingebaute) vorhanden sein muss. Die Anforderungen in der RheinSchUO sind für Laderäume bis 20 m also höher, denn es werden auch hier zwei fest eingebaute Leitern gefordert. Andererseits kann nach RheinSchUO jedoch auf diese fest installierten Steigvorrichtungen verzichtet werden, wenn mindestens zwei tragbare Leitern (ausreichende Länge – siehe oben) vorhanden sind. Dies gilt nach der Unfallverhütungsvorschrift nur für die Schiffe, die vor Oktober 1986 in Betrieb gegangen sind.

Nun zu der Anfangsfrage: Wie viel Leitern braucht ein Schiff? Die Bestimmung in der RheinSchUO ist natürlich nicht so zu verstehen, dass für jede fehlende fest eingebaute Leiter zwei Anlegeleitern vorhanden sein müssten. Ein Beispiel: fünf Laderäume, keine einzige fest installierte Leiter, somit fehlen zehn von diesen Leitern, also bedarf es zwanzig Anlegeleitern? Dem ist nicht so. Richtig ist: Sobald eine oder mehrere der geforderten fest installierten Leiter/n fehlt/fehlen, müssen insgesamt mindestens zwei Anlegeleitern an Bord des Schiffes oder des Verbandes vorhanden sein.

Es gibt wieder ein Sicherheitsbuch

BGF folgte vielfachem Wunsch

Der gute alte blaue Ausweis der früheren BSBG, in dem sich der Mitarbeiter all seine absolvierten Lehrgänge und Seminare hat eintragen können, ist vielen Fahrensleuten noch bekannt. Mit der Fusion mit der BGF wurden keine neuen Ausweise mehr ausgegeben.

Die BGF folgt jetzt dem Wunsch vieler Fahrensleute und hat eine Neuauflage des Nachweises in geänderter und erweiterter Form erarbeitet. Das Buch ist im kommenden Jahr verfügbar. Arbeitgeber können es dann für ihre Mitarbeiter bei der BGF, Geschäftsbereich Prävention, Referat Binnenschiffahrt erhalten.

die bei der BGF oder bei anderen Lehrgangsträgern durchgeführt wurden und alle weiteren Qualifikationen wie z.B. Führerschein für Flurförderzeuge (Gabelstapler) oder Qualifikationen aus der Seefahrt.

Platz für Lehrgänge

Das Sicherheitsbuch ist im handlichen Oktavformat gedruckt und passt in jede Jackentasche. Der Besitzer, also das Besatzungsmitglied, hat damit jederzeit alle Informationen über seine Qualifikationen oder die Laufzeiten von arbeitsmedizinischen Untersuchungen zur Hand. Er kann seinem Schiffsführer oder auch den Vertretern von Landanlagen die geforderten Angaben jederzeit ohne langes Suchen der Originalunterlagen vorlegen.

Auch ihm selbst dient das Sicherheitsbuch bei den Fragen „Wann muss ich wieder zur arbeitsmedizinischen Untersuchung?“ oder „Wann muss ich eigentlich wieder unterwiesen werden?“ als schnelle Hilfe.

Eintrag der Untersuchungen

Eingetragen werden können jetzt – neben Namen, Anschrift, Arbeitgeber und Funktion an Bord – die Zeitpunkte und Gültigkeiten der arbeitsmedizinischen Untersuchungen (natürlich nicht das Ergebnis; das unterliegt dem Datenschutz), sämtliche Lehrgänge und Seminare,

BGF kümmert sich intensiv um asbestgefährdete Versicherte

Zerstörerische Fasern wirken lange nach

Rund 1.390 Todesfälle durch das nicht brennbare Mineral Asbest verzeichneten die Berufsgenossenschaften 2006. Auch 17 Versicherte der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zählten zu den Opfern des Materials, das jahrzehntelang aus Unwissenheit im Bau- und im Metallgewerbe eingesetzt wurde. Asbestvorsorge und die Begleitung von asbestgefährdeten Arbeitnehmern spielt auch heute eine große Rolle.

Asbest ist seit 1993 verboten. Es ist aber noch in verbauten Bauelementen wie Dächern, Blumenkästen und Fassadenplatten enthalten. Bei der Sanierung sind strenge Regelungen zu beachten.

Asbesterkrankungen werden durch extrem feine Fasern ausgelöst, in die Asbest bei der Bearbeitung zerfällt. Diese werden eingeatmet, wandern in die Lunge oder in umliegenden Gewebe und setzen sich dort dauerhaft fest. Es gibt drei Erkrankungsbilder, die als Berufskrankheit anerkannt werden können: Asbestose, Lungen- oder Kehlkopfkrebs sowie die Krebserkrankungen des Bauch- und Rippenfalls (Mesotheliom).

Zur Feststellung einer Berufskrankheit gibt es bei den BGen ein spezielles Verfahren. Im Feststellungsverfahren werden die gemeldeten Erkrankten von speziell ausgebildeten Mitarbeitern der BGF betreut. Ansprechpartner ist zunächst der behandelnde Arzt, der eine Anzeige auf Verdacht einer Berufskrankheit bei der BG stellt.

Diese wendet sich an den Versicherten und holt Informationen über die Arbeitsvorgeschichte ein. Bei Anerkennung als Berufskrankheit übernimmt die BGF die Organisation aller notwendigen Leistungen in Zusammenarbeit mit den Krankenkassen: Verletzengeld, Pflegeleistungen, Zuschläge, Reisekosten.

Da Asbesterkrankungen oft erst Jahre nach Beendigung des Umgangs mit dem gefährlichen Stoff auftreten, werden die Versicherten sowohl während ihrer Berufstätigkeit, aber auch darüber hinaus arbeitsmedizinisch betreut. Ist ein Beschäftigter noch in asbestgefährdeten Bereichen tätig, dann sind diese Untersuchungen vorgeschrieben. Mitgliedsunternehmen, die Mitarbeiter in asbestexponierten Bereichen beschäftigen, er-

halten auf Anforderung spezielle Untersuchungsbögen. Diese Untersuchungsbögen nehmen die Mitarbeiter mit zur arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung. Nach der Untersuchung sendet der Arzt die Unterlagen an die BGF zurück. Sie übernimmt die weitere Koordinierung der Untersuchungen und informiert den Betrieb rechtzeitig zum nächsten Untersuchungstermin. Sie dienen der Vorsorge und dem frühzeitigen Erkennen asbestfaserbedingter Erkrankungen.

Nachgehende Untersuchungen

Auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit wird den Mitarbeitern die Untersuchung angeboten. Man spricht dann von nachgehenden Untersuchungen. Die Organisation und Überwachung wird von einer Gemeinschaftseinrichtung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, der Gesundheitsvorsorge (früher: Zentrale Erfassungsstelle für asbeststaubgefährdete Arbeitnehmer-ZAs) übernommen.

Sie führt ein Register aller Personen, die bei ihrer gewerblichen Tätigkeit asbeststaubgefährdet sind oder waren.

Die Teilnahme an diesen nachgehenden Untersuchungen ist freiwillig und für den Versicherten kostenlos. Die Kosten übernimmt die BGF. Info zu den Vorsorgeuntersuchungen erhalten Sie bei der BGF bei Gabriele Althaus Tel. 040/3980 1918; galthaus@bgf.de oder bei Dipl.-Ing.Klaus-Eckart Sinner, Tel. 040/3980 1911, ksinner@bgf.de

Verbandbuch weist auf Unfallgefahren hin

Das Verbandbuch führt oft ein etwas verstaubtes und häufig unbeachtetes Dasein zwischen Heftpflastern und Mullbinden. Und viele fragen sich, welchen Sinn es hat. Ist es sinnvoll? Und muss wirklich alles dokumentiert, säuberlich abgeheftet und nach angemessener Zeit vernichtet werden?

Ja, denn das Verbandbuch ist ein Dokument. Wenn aus der kleinen Schnittwunde, die zunächst mit einem Pflaster oder kleinen Verband versorgt wurde, nach ein paar Tagen eine Blutvergiftung wird, hat man mit dem Verbandbuch zumindest einen Nachweis über die Ursache.

Das Verbandbuch hat aber noch einen weiteren Sinn. Es ist ein Instrument, um Unfallschwerpunkte oder besondere Gefährdungen im Betrieb zu erkennen. Adressat ist deshalb der Vorgesetzte oder der Chef. Er soll damit nicht feststellen, wer von seinen Mitarbeitern besonders ungeschickt zu sein scheint, sondern es soll ihm helfen, die Unfallschwerpunkte im Betrieb zu erkennen.

Das Verbandbuch ist einfach auszufüllen, die zwei Minuten sollte man sich nehmen. Festgehalten werden soll, wer, wann, wo, bei welcher Tätigkeit welche Verletzung erlitten hat und wer wie/womit Erste Hilfe geleistet hat.

Die Eintragungen im Verbandbuch sind nicht zur öffentlichen Einsicht bestimmt, es gehört also – auch wenn die Praxis häufig eine andere ist – eigentlich nicht in den Verbandkasten! Statt eines Verbandbuches kann man deshalb auch Formblätter benutzen. Die leeren Formblätter sollten dann griffbereit im Verbandkasten liegen. Ausgefüllt gehören Sie z.B. dem Meister oder Schiffsführer.

Einfach und schnell Lohnnachweise über BGFdirekt

Zum Ende eines jeden Jahres schreibt die BGF ihre Mitgliedsunternehmen an und erfragt von ihnen die Höhe der Arbeitsentgelte. Diese Lohnmeldungen bilden die Grundlage für die Berechnung der Beiträge für das Jahr 2007. Die Mitgliedsunternehmen haben für das Jahr bereits Vorschüsse auf die Beiträge bezahlt. Diese werden dann mit den errechneten Beiträgen verrechnet.

Arbeitsentgelte, die gemeldet werden müssen, sind alle laufenden oder einmaligen Einnahmen aus einer Beschäftigung. Als Orientierung gilt: Alles was lohnsteuerpflichtig ist, ist auch beitragspflichtig und muss im Lohnnachweis nachgewiesen werden.

Mitgliedsunternehmen haben mehrere Möglichkeiten, den Nachweis einzureichen, entweder ganz klassisch per

Post oder über das Internet – mit BGFdirekt. Dies geht ganz einfach: Sie loggen sich auf der Internetseite www.bgf.de ein. Rechts oben finden Sie dann den Schriftzug BGFdirekt. Diesen einfach anklicken und schon gelangen Sie auf die Anmeldemaske. Geben Sie dort Ihr Passwort ein, dann gelangen Sie auf die Startseite von BGFdirekt. Jetzt klicken Sie auf Lohnnachweis und das Programm führt Sie durch die einzelnen Schritte.

Bei Fragen helfen wir Ihnen gern, per Telefon (die Nummer finden Sie auf dem Anschreiben zum Lohnnachweis), oder per Mail an: bgfdirekt@bgf.de.

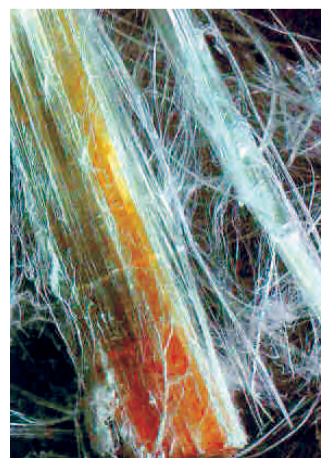
Zuletzt noch eine Bitte: Übersenden Sie uns Ihre Meldung nur einmal, entweder per Post oder online, aber bitte nicht doppelt.

Erstes Fahrgastschiff mit Partikelfilter

In Saarbrücken hat das erste deutsche Fahrgastschiff mit Partikelfilter seinen Dienst aufgenommen. „Mit dem Start der MS ‚Frosina‘ beginnt eine neue Ära der Binnenschiffahrt. Der Test soll die Möglichkeit eines weiteren Beitrags der Binnenschiffahrt zum Klimaschutz aufzeigen“, sagte Bundesverkehrsminister Tiefensee. Damit beginne jetzt der praktische Teil des Forschungsvorhabens des Bundesverkehrsministeriums. „Erprobung von Partikelfiltern für den Einsatz in der Binnenschiffahrt“. Die erste Fahrt

der MS „Frosina“ führte von Saarbrücken nach Sarreguemines in Frankreich.

Der begonnene Modellversuch, bei dem Dieselpartikelfilter auf vier Binnenschiffen unter praktischen Bedingungen getestet werden, ist bis Ende 2010 angelegt. Der Einsatz von Partikelfiltern ist Teil der laufenden Bemühungen, Binnenschiffmotoren umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu gehören die Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen so wie die Entwicklung schwefelarmer Kraftstoffe.



Asbestfaser – stark vergrößert.

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 Original-Meldung wiedergegeben.

★ Die Kellnerin ist über die Sprossen zum Steuerhaus des Fahrgast-schiffes hinaufgestiegen, rutschte von der obersten Sprosse ab und fiel auf den Fußboden. Dabei zog sie sich Verletzungen des Oberschenkel und der Hand zu.

★ Der Elektriker ist auf dem Weg vom Steuerhaus zum Maschinenraum auf der nassen Außentreppe ausgerutscht und ist, bei dem Versuch sich am Geländer festzuhalten, mit der Hand hängen geblieben. Dabei zog er sich einen Bruch des Ringfingers zu.

★ Der Steuermann war bei Reparaturarbeiten an der Hauptmaschine im Maschinenraum behilflich. Bei der Demontage des Zylinderkopfes fiel ein Gegenstand herab und traf den Steuermann am Kopf. Er zog sich eine Platzwunde und eine Gehirnerschütterung zu.

★ Die Matrosin war auf dem Weg zur Arbeit, ist gestolpert, mit dem Fuß umgekippt und saß dann auf ihrem Hintern. Sie ist unter höllischen Schmerzen zur Arbeitsstelle gehumpelt.

★ Der Steuermann ging beim Verholten des Schiffes im Hafen an Land um ein Tau zu versetzen. Dabei trat er in ein mit Gras bedecktes Erdloch, knickte mit dem Fuß um und zog sich einen Bänderriss zu.

★ Der Binnenschiffer ist eine Leiter hinab gegangen. Eine Sprosse ist gerissen und der Binnenschiffer stürzte die Treppe herunter. Dabei zog er sich eine Prellung der Schulter zu.

★ Der Steuermann hat sich bei Schleifarbeiten an Bord mittels einer Trennscheibe eine Schnittverletzung am Arm zugezogen.

★ Beim Einfahren des Gütermotorschiffes in eine Schleuse ist der Leichtmatrose mit dem Reibholz in der Hand im Gangbord gerannt, dabei gestürzt und hat sich eine Prellung am Knie zugezogen.

★ Der Schiffsführer fuhr mit seinem Schiff in den Hafen. Nach dem Anlegen stützte er sich an der Kante des Maschinendecks ab um vom Vorschiff runter zu steigen. Dabei kam er gegen den nicht isolierten Auspuff und zog sich Verbrennungen zu.

★ Beim Festmachen des Binnenschiffes ist die Umlenkrolle der Stahltrosse gebrochen. Der Draht ist dem Bootsmann an den Oberschenkel geschlagen und hat schwere Verletzungen verursacht.

★ Der Baggerfahrer legte nach dem Betanken des Baggers den Tankschlauch auf die Schalen des Polypgreifers. Beim Zurücknehmen des Schlauches verklebte dieser sich am Greifer. Daraufhin stieg der Baggerfahrer auf den Greifer um den Schlauch wieder frei zu bekommen. Beim Abstieg rutschte er ab und zog sich eine Verletzung am Knie 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: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Auch auf die Nutzung der Rettungsweste muss an Bord hingewiesen werden.

Im Notfall helfen nur deutliche Kennzeichnungen

Auf Schiffen gilt BGV A 8 weiter

Mit dem 16. Juni 2007 wurde die ASR 1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ bekannt gemacht, die vom Ausschuss für Arbeitsstätten erarbeitet wurde. Die ASR basiert auf der BGV A 8 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ des Fachausschusses „Sicherheitskennzeichnung“ und erfüllt die Mindestanforderung der Richtlinie 92/58/EWG.

Die Arbeitsstätten-Richtlinie (ASR) ist in Verbindung mit der Betriebssicherheitsverordnung und dem Arbeitsschutzgesetz anzuwenden. Für Betriebe, die nicht durch die Arbeitsstättenverordnung abgedeckt sind, gilt weiter die BGV A 8. Da alle Transportmittel, die im öffentlichen Transport eingesetzt werden, nicht unter die Arbeitsstättenverordnung fallen, gilt für sie weiter die BGV A 8, also auch für die Schiffe in der Binnenschifffahrt.

Hier gibt es also nichts Neues, da die Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ (BGV A 8) bereits seit geraumer Zeit Gültigkeit hat.

Hier dennoch die wichtigsten Inhalte noch einmal zusammengefasst: Auf den Vorschriften der BGV A 8 basieren alle Gebots-, Verbot- und Warnhinweise. Dabei gilt eine deutliche Gliederung: Gebotsschilder sind alle blau (zum Beispiel das Gebotsschild, Gehörschutz oder die Rettungsweste zu tragen). Verbotsschilder sind rot und rund und Warnschilder dreieckig und gelb.

In der UVV „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ (BGV A 8) ist auch festgelegt, wie Brandschutzeinrichtungen zu kennzeichnen sind.

Weiter enthält sie Vorgaben für die Erste Hilfe und Rettungssymbole.

Hier ist leider immer noch Nachholbedarf festzustellen. Entsprechend der Forderungen des Kapitel 15 Rhein-SchUO müssen alle Räume bei Gefahr sicher verlassen werden können und nach § 15.06 Nr. 6f entsprechend deutlich markiert sein. Dies gilt grundsätzlich für die Kennzeichnung von Ausgängen und Türen, aber auch für die Fluchtwegführung. Die Kennzeichnung ist unabhängig von dem zukünftig vorzusehenden bodennahen Fluchtweg-Leitsystem.

Die Kennzeichnung ist auch als Umsetzung bzw. Unterstützung des Sicherheitsplans und der Sicherheitsrolle zu betrachten. Die auf dem Sicherheitsplan angegebenen Positionen wie Fluchtwege, Brandschutzeinrichtungen und Rettungsmittel müssen natürlich auch an den entsprechenden Orten im Schiff eindeutig erkennbar sein. Es empfiehlt sich bei den Kennzeichnungen lang nachleuchtende, von der Beleuchtung unabhängige Schilder zu benutzen.

Rettungsmittel und Fluchtwege sind nutzlos, wenn sie im Gefahrenfall, bei Dunkelheit durch Ausfall der Beleuchtung oder Verrauchung nicht erreichbar sind.

Training der Fahrsicherheit: Zuschuss der BGF

Die Zuschüsse der BGF für die Teilnahme von beruflichen Vielfahrern an Fahrsicherheitstrainings fanden in den vergangenen Jahren großen Zuspruch. Deshalb stellt die BGF auch für 2008 wieder Mittel bereit, um ihre Mitgliedsbetriebe bei den Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu unterstützen.

Hier die wichtigsten Daten zum Zuschuss zum Sicherheitstraining: Grundsätzlich werden die Zuschüsse nur auf Antrag gewährt. Die Fördermittel sind begrenzt und werden in der Reihenfolge der Anträge vergeben. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Einen Zuschuss erhalten nur Mitgliedsunternehmen der BGF.

Bezuschusst wird ein Training nach den Grundsätzen des Deutschen Verkehrssicher-

heitsrates e.V. (DVR) von mindestens eintägiger Dauer. Der Zuschuss beträgt 100 Euro bei einem Training mit einem Lkw ab 7,5 t zul. Gesamtgewicht oder einem Kraftomnibus sowie 50 Euro pro Person bei einem Training mit einem Motorrad oder einem Pkw. Die Anzahl der Zuschüsse je Unternehmen sind begrenzt.

Weitere Infos zum Antrag, zur Abwicklung und zu den Zahlungsmodalitäten sowie die Antragsformulare erhalten Sie über das Internet unter www.bgf.de im Bereich Seminare und Lehrgänge. Oder fordern Sie die Unterlagen schriftlich an: E-Mail: fahrtraining@bgf.de oder Fax: 040 3980 1040.

Telefonisch erreichen Sie die Ansprechpartner unter: 040 3980 1959.

Kalte Hände müssen besonders gepflegt werden

Auch in der Binnenschifffahrt gilt: Um beruflich voll leistungsfähig zu bleiben, ist der Hautschutz von besonderer Bedeutung. Wichtig ist es dabei, nicht nur die an Bord bekannten Gefahrstoffe, wie z. B. Farben, Lösemittel, Reiniger, Schmier- und Kraftstoffe zu berücksichtigen. In der kalten Jahreszeit wird die Haut zusätzlich durch kalte und feuchte Witterung belastet. So wird bei kaltem Klima die Durchblutung der Arme, Beine, Hände und Füße reflexartig gedrosselt, um so den Körper vor Unterkühlung zu schützen. Jeder kennt die Auswirkungen herabgesetzter Durchblutung auf die Gebrauchsfähigkeit von Händen und Fingern: „steife Finger“, verminderte Geschicklichkeit und herabgesetzte Gefühlswahrnehmungen.

Kalte Hände und Füße sind gegenüber mechanischen Belastungen besonders gefährdet. Einerseits erhöht sich die Unfallgefahr durch handgeführte Werkzeuge aufgrund der beeinträchtigten Geschicklichkeit, andererseits verhindert die herabgesetzte Sensibilität die rechtzeitige Wahrnehmung von Gefahrenmomenten, z. B. scharfe Kanten, splittende Werkstoffe,

Hautkontakt zu flüssigen Gefahrstoffen.

Die gedrosselte Hautdurchblutung wirkt sich – zunächst unbemerkt – auch nachteilig auf die Barrierefunktion und Widerstandsfähigkeit der oberen Hautschichten aus. Die Nährstoffversorgung der

z. B. entfettenden, hautreizenden oder allergieauslösenden Gefahrstoffen, können diese tief in die geschwächte Haut eindringen und akute oder auch chronische Hauterkrankungen hervorrufen.

Die an Bord vorhandenen Hautschutz-, Hautreinigungs- und Pflegeprodukte (Hautschutzplan) sollten in der kalten Jahreszeit besonders sorgfältig angewendet werden, um wirksam einer Hauterkrankung vorzubeugen. Die Rückfettung trockener, spröder Haut gelingt mit Hautsalben. Achtung! Bestimmte Haut-Cremes können aufgrund ihrer Zubereitung (Öl in Wasser-Gemisch) die Haut zusätzlich austrocknen! Bei der Auswahl geeigneter Produkte hilft der Betriebsarzt.

Zusätzlich sollten die Hände gegen die Kälte geschützt werden. Gefütterte Schutzhandschuhe sind sehr sinnvoll, um eine normale Hautdurchblutung zu gewährleisten. Bei der Beschaffung sind Handschuhe zu bevorzugen, die bei 60 °C in der Waschmaschine gewaschen werden können um z. B. Gefahrstoffdurchtränkungen zu entfernen. Es empfiehlt sich, den Mitarbeitern Handschuhe zum Wechseln bereitzustellen.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Hautzellen ist nicht mehr optimal. Der biologische Vorgang der Hauterneuerung, z. B. die Produktion von Talg, sind durch die verminderte Blutversorgung erschwert. Die Haut kann sich deshalb bei kaltem Klima trocken oder sogar rissig anfühlen. Beim Umgang mit

Unterausschuss traf sich zur Herbstsitzung Neues im Arbeits- und Gesundheitsschutz

Am 4. September 2007 hat die diesjährige Herbstsitzung des Unterausschusses Binnenschifffahrt stattgefunden. In diesem Gremium beraten Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer aus Binnenschifffahrtbetrieben Maßnahmen zur Unfallverhütung und zum Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt. Die Ergebnisse gehen dann in die Präventionsausschüsse der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, wo sie genehmigt und an den Vorstand oder die Vertreterversammlung zur Umsetzung weitergegeben werden. Durch diese Verfahrensweise ist sichergestellt, dass die Anliegen der



Gerhard Schröders (links) bedankte sich bei Anton Miebach.

Sicherheitsbuch vereinbart

Binnenschifffahrt zum Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Selbstverwaltungsorganen der BGF ausreichend Gehör finden.

In der Sitzung wurden besonders die folgenden Punkte beraten:

– Sicherheitsbuch: Der Unterausschuss einigte sich auf eine handliche Broschüre, in die der Binnenschiffer seine Qualifikationen eintragen lassen kann. Siehe hierzu den Artikel auf Seite 6.

– Prüfbuch: Der Unterausschuss hat weiter beschlossen, ein „Prüfbuch Binnenschiff“ zu erarbeiten. Es soll den Schiffahrtreibenden helfen, den erforderlichen Prüfbedarf für die an Bord befindlichen Einrichtungen, Ausrüstungen und Bauteile eines „normalen“ Binnenschiffs zu erkennen und

nachzuhalten. Vorgesehen ist, in diesem Prüfbuch systematisch alle Einrichtungen, Ausrüstungen und Bauteile aufzulisten und um Angaben zu den Punkten ergänzen: Was muss geprüft werden? Wer darf prüfen? Wie wird die Prüfung dokumentiert? Wann muss die Prüfung wiederholt werden?

Weiter soll es darin Angaben dazu geben, ob für die Prüfung ein Sachverständiger kommen muss (z. B. bei Überwachungsbedürftigen Anlagen), ob der Schiffsführer selber prüfen darf oder muss oder ob der Nutzer, also das Besatzungsmitglied selbst eine Funktionsprüfung vor der Berichterstattung z. B. der Rettungsweste durchführen muss. In speziellen Teilen des Prüfbuches

soll auch auf den zusätzlichen Prüfaufwand auf Tankschiffen, Fahrgastschiffen oder schwimmenden Geräten eingegangen werden.

Weiter wurde die Unfallstatistik 2006 vorgestellt und beraten. Einzelheiten dazu lesen Sie auf Seite 4 dieses Fahrensmannes.

Blick in die Unfallstatistik

Schließlich beschäftigte sich der Unterausschuss auch mit dem Thema Landgangsmöglichkeiten.

Verabschiedet wurde das Mitglied Anton Miebach. Der Vorsitzende des Unterausschusses, Gerhard Schröders, bedankte sich bei ihm für die konstruktive Mitarbeit.

Besondere Gewerbe der BGF

Noch viel Arbeit mit Kampfmittel-Beseitigung

Munitionsreste und Blindgänger

Über die Schrecken der beiden Weltkriege wurde in den vergangenen Jahrzehnten schon viel geschrieben und gesprochen. Welch gefährliches Erbe uns diese Zeit hinterlassen hat, allerdings nur wenig. Wer vermag es schon abzuschätzen wie viel Bomben, Minen, Waffen und anderes Kriegsmaterial noch auf deutschem Boden oder in den Gewässern des Landes liegt.

Sedimentablagerungen und der Zahn der Zeit haben sie aus dem Blickfeld der Menschen verschwinden lassen. Aber sie sind da und können noch genauso tödlich sein wie damals. Es ist davon auszugehen, dass die Mengen an Kriegsgerät für einen Zeitraum von fünf Jahren und die Munition für eine noch weit längere Zeit ausreicht hätten.

Gegenwärtige Schätzungen gehen von noch weiteren 50 bis 100 Jahren aus, um alle Spuren des Krieges zu beseitigen. In dieser Schätzung inbegriffen sind auch Flächen, die als Truppenübungs- und Schießplätze von den Alliierten im Anschluss an den 2. Weltkrieg genutzt wurden. Auch dabei ist einiges „liegen geblieben“.

Zum Glück gibt es Menschen in unserem Land, die es

sich zur Aufgabe gemacht haben, uns von dieser schrecklichen Gefahr zu befreien. Eine dieser Firmen ist die Gesellschaft für Kampfmittelbeseitigung im mecklenburgischen Pinnow. Sie kann mittlerweile auf eine beachtliche Erfahrung im Umgang mit Kampfmitteln zurückblicken. So wurde das Unternehmen u.a. auch in Fürstensee bei Neustrelitz tätig, um eine dort damals im Wald gelegene Munitionsanstalt (Fabrik) flächendeckend zu beräumen. Das Ergebnis dieser gefährlichen Arbeit waren sage und schreibe 60 Tonnen Munition auf einer Fläche von zwei Hektar.

Manchmal sind es Flugzeugteile

Um alle Aufgabenstellungen in der Kampfmittelbeseitigung wirtschaftlich und effizient zu lösen, kommen modernste Technik und Verfahren zum Einsatz. Das sind z.B. konventionelle und computergestützte Sondiersysteme, Bohrloch- und Unterwassersonden sowie Metallsuchgeräte. Das Unternehmen bietet außerdem Luftbildanalysen, die sehr genaue DG-



Das Zerlegen von Granaten gehört auch zur Arbeit der Kampfmittelbeseitigung.

PS(Satelliten)-Vermessung und Kartenerstellung sowie Munitionssprengungen und die Vernichtung von Kampfmitteln an Land und unter Wasser an.

Die Gesellschaft für Kampfmittelbeseitigung ist nicht nur ein Dienstleister im klassischen Sinn sondern auch ein staatlich anerkannter Ausbildungsbetrieb. Hier werden Lehrgänge nach dem Sprenggesetz (SprengG) im eigens dafür eingerichteten Schulungsraum mit Lehrkabinett angeboten.

Bei der Beräumung von Flächen wird allerdings nicht nur Munition gefunden. Teil-

weise stößt man auf Teile von abgestürzten Flugzeugen. Anhand der gefundenen Nummern auf den Trümmern dieser Fluggeräten lassen sich die Flugzeugtypen rekonstruieren. So kommt zu einer gewissen Grundspannung beim Umgang mit Sprengkörpern auch noch eine detektivische Herausforderung. Aufregend allemal, versichert gegen alle Arbeitsunfälle und berufsbedingte Gesundheitsgefahren bei der BGF. Somit ist und bleibt die Kampfmittelbeseitigung ein „besonderes Gewerbe“.



Suche nach gefährlichen Stoffen im Wasser.

Für Marcella Voxtrup ging eine kleine Ewigkeit zu Ende, denn heute war er endlich da – der Heilige Abend. Für den Vater des fünfjährigen Mädchens, Werner Voxtrup, hätte die Vorweihnachtszeit dagegen gerne noch ein wenig länger dauern können. Es gab noch so viel zu tun.

Als es an der Haustür klingelte, verstärkte sich Voxtrups gestresster Gesichtsausdruck. Jetzt auch noch Besuch? Der Weihnachtsbaum war noch nicht geschmückt, Marcellas Geschenke noch nicht verpackt, und ...

Es klingelte schon wieder. Leise grummelnd machte sich Voxtrup auf den Weg zur Haustür.

Draußen stand, nichts Besonderes an diesem Tage, der Weihnachtsmann.

„Was wollen Sie denn jetzt schon?“, fragte Voxtrup. „Zu fünf Uhr waren Sie bestellt, und jetzt ist es noch nicht mal ein Uhr mittags!“

„Na! Wer wird denn mit dem Weihnachtsmann schimpfen?!“ Die Stimme hinter der Maske passte so gar nicht zu dem gemütlichen Äußeren. Sie klang kalt, ja regelrecht grausam. „Ich habe zwar keine Route, aber ...“

Mit einem raschen Griff in seinen Gabensack holte der Mann im roten Mantel eine Pistole hervor und richtete sie auf den Hausherrn. Im gleichen Moment erscholl ganz in der Nähe ein Martinshorn.

Der Unbekannte zuckte kurz zusammen, dann schob er Voxtrup mit dem Lauf der Waffe in den Hausflur und stieß mit dem Absatz die Tür hinter sich zu.

„Sie haben doch sicher einen Tresor, oder?“, fragte er dann übergangslos. „So, wie Ihre Hütte aussieht ...“

„Ja, schon, ich habe einen“, sagte Voxtrup, dem der Druck der Pistolenmündung Schwindel und Übelkeit bereitete. „Aber da sind nur Papiere drin, vertrauliche Kanzleiunterlagen und so weiter.“

„Aber ich bitte Sie. Der Weihnachtsmann wird doch nichts mitnehmen wollen. Der bringt etwas! – Wo ist der Schlüssel?“

Voxtrup verstand kein Wort, aber er verspürte auch wenig Neigung, den Fremden mit Fragen zu traktieren. Wortlos, mit zitternden Fingern, nestelte er seinen Schlüsselbund aus der Tasche.

„Hier, der ist es. Der Tresor ist da drüben, im Arbeitszimmer. Aber der Schließmechanismus klemmt. Sie müssen mit dem Daumen etwas Druck auf die Tür ausüben, sonst lässt sich der Schlüssel nicht drehen.“

„Ja, ja, da komm ich schon mit klar.“

Der falsche Weihnachtsmann verschwand für ein paar Minuten, dann erschien er erneut im Hausflur. Fast gleichzeitig mit Marcella, die aus dem Kinderzimmer kam.

Das Mädchen blieb erschrocken stehen und wich dann etwas zurück. „Der Weihnachtsmann? Jetzt schon? Ich dachte ...“

„Das ist nicht der Weihnachtsmann“, brummte ihr Vater düster. Er hatte sich mittlerweile halbwegs von dem Schreck erholt und setzte hinzu: „Das ist ein böser Mann, der sich nur verkleidet hat.“

Der Fremde ging gar nicht darauf ein, sondern warf Voxtrup den Schlüsselbund zu.

„Den Tresorschlüssel muss ich für eine Weile behalten. Ich vermute, dass das der einzige ist. Ja? – Gut! Einen süßen klei-



Der Weihnachtsmann kommt viel zu früh

VON RICK CHARLESTON

nen Fratz haben Sie da. Es geht ihm bestimmt gut, nicht wahr? Wenn Sie möchten, dass das so bleibt, dann erzählen Sie niemandem von mir. Und bleiben Sie auch von dem Tresor weg. Einer meiner Kumpel oder ich werden in ein paar Tagen kommen und Ihnen erzählen, wie's weitergeht.“

Gleich darauf war der Spuk vorbei. Voxtrup spürte, wie seine Knie zu zittern begannen, und er wankte in die Küche und ließ sich auf einen Stuhl fallen. Seine Tochter folgte ihm.

„Das war aber wirklich ein ganz böser Mann!“, erklärte

sie. „Hoffentlich erwischt ihn der richtige Weihnachtsmann! Dann wird er ihn verhauen!“

„Ja, das wäre schön“, brummte Voxtrup. Er gönnte sich ein paar Minuten Ruhe, dann holte er tief Luft und erhob sich. Überfall oder nicht, das Heilig-Abend-Programm musste durchgezogen werden. Das war er der Kleinen schuldig.

„Guck' mal, Papa, hier ist der böse Weihnachtsmann!“

„Was?“

„Ja, hier. Schau doch mal!“ Voxtrup ergriff die Zeitung und blickte auf das Foto eines vielleicht vierzigjährigen Mannes, der sich die gefesselten Hände halb vor das Gesicht hielt. „Die Polizei sucht nach wie vor fieberhaft nach dem 39-jährigen Victor Cornellsen. Der Schwerverbrecher, der vor sechs Wochen aus der Justizvollzugsanstalt entweichen konnte, gilt als hochgefährlich“, begann der dazugehörige Artikel.

„Wie kommst Du darauf, dass ...“

„Na, Papa, ist doch klar ...“

Marcella erzählte, was sie beobachtet hatte, und Voxtrup kam ins Grübeln. Ja, konnte sein. Aber trotzdem ... Er las weiter und fand Worte wie „Einzeltäter“ und „einsamer Wolf“. Na gut, da konnte er es wohl wagen, die Polizei zu informieren.

„Cornellsen hatte in Weihnachtsmann-Verkleidung einen Juwelier überfallen, der einem Kunden ein ungeheuer wertvolles Collier nach Hause bringen wollte“, erklärte ein Kriminalbeamter einige Stunden später. „Weihnachtsgeschenk für die wertvolle Gattin. Für das Geld kaufen sich andere ein Haus. Aber egal – Cornellsen muss immer noch über sehr gute Verbindungen verfügen, denn er erfuhr von dieser Sache und nutzte sie in seinem Sinne. Allerdings verlief die Tat etwas unplanmäßig – der Juwelier ließ sich nicht, wie vorgesehen, gefesselt hinter einer dichten Hecke verstecken, sondern

ergriff todesmutig die Flucht und löste sehr schnell Alarm aus.“

Der Beamte holte Luft, dann fuhr er fort: „Cornellsen wollte aufgrund seiner polizeibekannteren Visage nicht ohne Maske durch die Stadt laufen. Auf der anderen Seite musste er aber damit rechnen, dass wir jedem Weihnachtsmann, den wir treffen, in Gabensack und Manteltaschen gucken würden. Da kam er, als er diese Straße hinunterlief, auf die Idee, die Beute samt seiner Waffe bei Ihnen zu deponieren. Dass wir ihn einige Zeit später aufgrund eines Hinweises aus der Bevölkerung fassen würden, konnte er nicht ahnen. Nach dem geraubten Schmuckstück hätten wir freilich lange suchen können, wäre Ihre Tochter nicht so aufmerksam gewesen!“

Voxtrup warf einen stolzen Blick auf das Mädchen: „Als der Typ hier auftauchte, trug er Handschuhe. Aber die hat er im Arbeitszimmer abgelegt, wohl, um mehr Gefühl in den Fingern zu haben. Der Tresor ist wirklich nicht ganz leicht zu öffnen. Als er dann wieder rauskam, sah man in der Tat, dass er den gleichen auffälligen Ring trug wie der Mann in der Zeitung. Aber ich hatte in dem Moment wirklich nicht den Kopf frei, auf so etwas zu achten.“

„Verständlich“, nickte der Polizist. „Aber da die junge Dame ...“

Er unterbrach sich, denn es klingelte mal wieder an der Haustür. Als Voxtrup öffnete, erschrak er sich fürchterlich. Dabei stand draußen nur der Weihnachtsmann. Und das ist doch eigentlich gar nichts Besonderes, am Heiligen Abend.