

Der Fahrersmann

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

Schallpegel darf kein Geheimnis sein

Vom Ufer her klingt ein Schiffsdiesel beschaulich – an Bord eines Binnenschiffs dagegen kann die Hauptmaschine eine Lärmquelle sein, die belastend ist. Man kann sich ihr nicht entziehen und die Folgen von Lärm können schwerwiegend sein. Sie reichen von einer unmittelbaren Schädigung des Gehörs über Einfluss auf die Schlafiefe und können sogar Auswirkungen auf andere Bereiche des Körpers wie den Blutdruck haben. Dem Lärm bzw. seiner Minimierung sollte man deshalb an Bord Aufmerksamkeit widmen. Ein Problem ist, dass oft Angaben zum Schallpegel fehlen.

Die Lärm- und Vibrations-Arbeitschutzverordnung verpflichtet die Unternehmer, bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen festzustellen, ob die Beschäftigten Lärm ausgesetzt sind oder sein können. Ist das der Fall, müssen die auftretenden Expositionen, also die Lärmwerte, ermittelt und bewertet werden. Man ist als Unternehmer verpflichtet, sich die erforderlichen Informationen bei den Herstellern bzw. den Verkäufern, die das Produkt in Verkehr bringen, oder aus anderen zugänglichen Quellen zu beschaffen. An Bord von Binnenschiffen können solche Informationen

Lärmwerte von Werkzeugen

für Handwerkszeug, aber selbstverständlich auch für die Maschinenanlagen notwendig sein.

Die Ermittlung der Lärmwerte funktioniert bei Handwerkszeugen wie Nadelentrostern, Schleifmaschinen, Schlagbohrmaschinen und Maschinen und Geräten, die im Freien benutzt werden (z.B. Rasenmäher oder Generators), noch ganz ordentlich. Die Hersteller dieser Geräte und Maschinen geben die erforderlichen Werte, nämlich den Dauerschalldruckpegel an den Arbeitsplätzen (wenn dieser über 70 dB(A) liegt) und

den Schallleistungspegel (ab 85 dB(A) am Arbeitsplatz) in ihren Betriebsanleitungen bzw. Dokumentationen an.

Leider klappt dies aber bei den Hauptlärmquellen an Bord nicht lückenlos. Hier gibt es immer wieder Probleme wenn die Ersatzbeschaffung von Dieselmotoren, wie z.B. der Hauptmaschine oder dem Bugstrahlmotor anstehen. Wohl nicht alle Motorenher-

Angaben auch in Prospekten

steller und -händler sind in der Lage ihren Kunden auf Anhieb zu sagen, welcher Schalldruckpegel bei den angefragten Motoren auftritt. Hier ist es zukünftig unbedingt erforderlich, dass die Motorenhersteller ihre „Hausaufgaben“ machen und die vom Gesetzgeber geforderten Angaben zu den Schalldruckpegeln angeben und auf Nachfrage nennen können.

Schallpegelangaben, die in der Dokumentation genannt sein müssen, sollten zur Information des Kunden auch in Prospekten und Produktbeschreibungen angegeben werden.

Einige namhafte Hersteller zeigen, dass es geht, und liefern diese Angaben, z.B. mit dem Verkaufshandbuch und nicht erst bei Abwicklung des Projektes.

Sitzung der Vertreterversammlung

Die Sitzung 1/2008 der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am

**Mittwoch,
dem 30. April 2008,
um 9.00 Uhr
in Flensburg.**

Den genauen Veranstaltungsort entnehmen Sie bitte der Ankündigung im Sicherheitspartner.

Die Sitzung ist öffentlich.

Binnenschiff: Anstieg der Transporte um 1,6 Prozent

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2007 weiter gewachsen. Das Statistische Bundesamt erwartet für das Jahr 2007 folgende Ergebnisse: Das Transportaufkommen aller Verkehrswege – gemessen in Tonnen – ist im Jahr 2007 voraussichtlich um 4,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Zu diesem Wachstum trugen alle Verkehrswege (außer den Rohrleitungen) bei.

Mit 247,4 Millionen Tonnen erhöhte sich das Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt um 1,6%, die Beförderungsleistung nahm gleichfalls um 1,6% auf 65,0 Milliarden Tonnenkilometer zu. Die durchschnittliche Beförderungsweite lag damit unverändert bei 263 Kilometer.

Aus dem Inhalt:

- Saisonstart in der Fahrgastschifffahrt
- Klimaanlage
- Brandmelder
- Sicherheitsbuch
- Unterausschuss Binnenschifffahrt



Weißer Flotten wieder unterwegs

Die Fahrgastschifffahrt ist eine wichtige Säule der deutschen Binnenschifffahrt. In vielen großen Städten, aber auch

in landschaftlich reizvollen Gebieten, locken sie bei gutem Wetter die Menschen aufs Wasser. Damit der Start gelingt, ha-

ben wir auf Seite 3 einige Tipps für Sie zusammengetragen, damit Sie und Ihre Fahrzeuge die Saison gut überstehen.

Unfall mit drei Verletzten bei Reinigungsarbeiten im Ladetank Mehrere Vorschriften nicht beachtet

Anfang Januar ist es auf einem Tankmotorschiff auf dem Rhein zu einem Unfall gekommen, bei dem drei Besatzungsmitglieder schwere Vergiftungen erlitten.

Was war geschehen?

Zu Reinigungszwecken hatten sich drei Besatzungsmitglieder in die Ladetanks des TMS begeben. Diese hatten als Vorladung Anilin, UN-Nr. 1547 enthalten und waren danach nicht ausgewaschen worden. Dass sie beim Einsteigen in die Ladetanks gegen sämtliche bestehende Vorschriften, die das Betreten von leeren Ladetanks oder sonstigen Unterdecksräumen regeln, verstießen, war wohl keinem der Binnenschiffer bewusst! Es mag noch zu entschuldigen sein, dass Besatzungsmitglieder von Tankschiffen die einschlägigen Vorschriften der EG-Richtlinie 98/24/EG, in



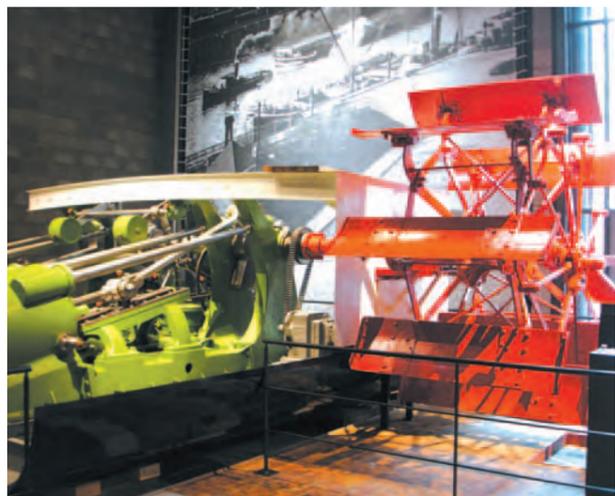
Beim Einsteigen in Tanks – wie auch hier in der Neubauphase – sind bestimmte Sicherheitsvorschriften zu beachten.

Deutschland umgesetzt durch die Gefahrstoffverordnung, nicht kennen. Aber die vollständige Missachtung der allgemeinen Betriebsvorschriften des ADNR zum Betreten von Ladetanks (ADNR 72.3 ff) lässt den Schluss zu, dass das Ausbildungsniveau auf diesem Tanker völlig unzurei-

chend war. Wo, so fragt man sich, blieb der Sachverständige nach ADNR? Und wo blieb die geforderte Gefährdungsanalyse hinsichtlich des Betretens von Unterdecksräumen auf dem TMS durch den Unternehmer?

Fortsetzung S. 4

Ohne Schiffe gäbe es Berlin nicht Ausstellung „Lebenswelt Schiff“ im Technikmuseum Berlin



Im Technikmuseum zu bestaunen: ein Schaufelradantrieb.

Schon seit Jahrhunderten üben Schiffe eine große Faszination auf die Menschen aus. Schiffe ermöglichten die Entdeckung fremder Gebiete oder sogar Kontinente. Sie transportieren Waren und Menschen über Kontinente und auch im regionalen Bereich. Diesem Thema widmet sich eine der weltweit größten Ausstellungen im Deutschen Technikmuseum in Berlin.

Die Abteilung „Lebenswelt Schiff“ hat seit Dezember 2003 im Erdgeschoss bis zum 2. Obergeschoss des Museumsneubaus am Landwehrkanal ihren Platz. Auf 6.600 m² Ausstellungsfläche sind 1.500 Exponate zur Schifffahrtsgeschichte zu sehen.

Im Mittelpunkt stehen die Berlin-Brandenburgische Binnenschifffahrt und die Hochseeschifffahrt. Berlin ist aus dem Kahn gebaut. Dieser Satz ist wörtlich zu nehmen. Viele Baumaterialien wurden früher mit Lastkähnen aus dem brandenburgischen Umland nach Berlin geschafft. So zum Beispiel auch Ziegel. Zeuge dessen ist das Wrack eines hölzernen Kaffenkahns von ca. 1840.

Dieses mit Dachziegeln beladene Wrack wurde in den 80er-Jahren in der Havel bei Spandau entdeckt. Nachdem Fischer ein Hindernis meldeten, machten Taucher das Wrack unter einer 20 Zentimeter dicken Schlammsschicht

aus. Bevor das Wrack aufschwimmen konnte, mussten über 30.000 Ziegelsteine entladen werden. Nach einer langen Konservierungszeit ist es nun im Erdgeschoss zu bestaunen. Das Ausstellungsgebäude ist praktisch um den Kaffenkahn herum gebaut. Sein Mast und die Segel reichen durch alle Etagen.

Während im Erdgeschoss die Binnenschifffahrt präsentiert wird, nimmt das 2. Obergeschoss die Hochseeschifffahrt ein. Weitere Großobjekte im Erdgeschoss sind unter anderem der Maschinenraum des Hafenschleppers „Jean Cousin“, verschiedene Typen von Dampfmaschinen und der zum Schubschiff ausgebaute

und jetzt im Museum begehbare Dampfschlepper „Kurt Heinz“ von 1901. Daneben werden Sportboote, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente oder z.B. Modelle zur Veranschaulichung von Schleusentritten gezeigt.

Immer wieder wird der Bezug zum Leben der Menschen auf den Schiffen oder am Wasser deutlich. Nicht nur drinnen kann man in die „Lebenswelt Schiff“ eintauchen. Auf den Berliner Gewässern sind die Museumsschiffe „Voll-dampf“ und „Kaiser Friedrich“ unterwegs. Wenn man sich in Berlin aufhält, sollte man einen Besuch des Museums einplanen. Es ist außer montags täglich geöffnet.

Hallo
Fahrensleute!

**Am besten nur
draußen rauchen**

Viele von uns können sich noch an coole Sprüche wie „Wer küsst schon gern einen Aschenbecher?“ erinnern. Obwohl sie sicher viel Wahrheitsgehalt besaßen, konnten sie uns nicht davon abbringen, Rauchen als cool und sexy anzusehen. Und wer nicht mitrauchen wollte, galt als spießig. Dabei gilt Rauchen schon seit längerem als gesundheitsschädlich: Mit jedem Zug an einer Zigarette inhaliert man eine Auswahl von zirka 4.800 verschiedenen und teilweise hoch giftigen Stoffen: Arsen und Blausäure zum Beispiel. Phenole, Schwermetalle wie Blei und Cadmium sowie Nickel und Zink.

Am giftigsten und gefährlichsten sind Nikotin, Kohlenmonoxid und Teer (Kondensat). Wer täglich eine Schachtel Zigaretten raucht, nimmt in einem Jahr etwa eine ganze Tasse Teer auf. Er enthält krebserregende Substanzen. Die reinigenden Flimmerhärchen in den Atemwegen „sterben“ ab, der inhalierte Teer wird nicht mehr aus den Atemwegen gebracht. Folge ist der „Raucherhusten“.

Durch Rauchen sterben in Deutschland mehr Menschen als durch Verkehrsunfälle, Aids, Alkohol, illegale Drogen, Morde und Selbstmorde zusammen. Aber nicht nur das selber Rauchen ist gefährlich. Auch Nichtraucher, die sich mit Rauchern in geschlossenen Räumen aufhalten, sind als Passivraucher gefährdet. Am Arbeitsplatz muss dies niemand hinnehmen. Der

Paragraf 5 der Arbeitsstättenverordnung verpflichtet die Arbeitgeber ausdrücklich, die nicht rauchenden Beschäftigten vor den Gesundheitsgefahren des Passivrauchens zu schützen.

Deshalb hat sich auch an vielen Arbeitsplätzen inzwischen das Rauchverbot durchgesetzt. Dort wo man sich noch nicht zu einem kompletten Verbot durchringt, muss der Arbeitgeber auf jeden Fall nach Lösungen für einen funktionierenden Nichtraucher-schutz suchen.



In Landbetrieben wurden vielfach spezielle Raucherzimmer oder Raucherzonen eingerichtet. Oft ist aber das Rauchen nur noch im Freien erlaubt, dort werden Aschenbecher und eventuell Sitzbänke aufgestellt. Der Schutz der Nichtraucher gilt aber auch an Bord. Auch dort sollten Sie gemeinsam überlegen wie der Nichtraucherschutz umgesetzt werden kann. Zumindest dort wo Raucher und Nichtraucher gemeinsam bestimmte Räume nutzen, zum Beispiel die Küche oder die Messe, müssen nicht rauchende Kollegen geschützt

werden. Und ist es wirklich notwendig, dass im Steuerhaus die Luft zum Schneiden ist? Binnenschiffer sind doch auch sonst bei Wind und Wetter draußen, warum nicht auch in der „Raucherpause“? Und wenn die nicht mehr so „gemütlich“ im Warmen stattfindet, dann überlegt man es sich vielleicht einmal mehr, ob die Zigarette jetzt überhaupt sein muss. Ihre Gesundheit dankt es Ihnen.

Und für die Stimmung an Bord ist es auch ganz gut, wenn Aufhörwillige unterstützt und wenn möglich auch konkrete Hilfen zur Nikotinentwöhnung angeboten werden. Und wenn Sie sich selbst mit dem Gedanken tragen aufzuhören, lesen Sie doch einmal auf Seite 7 die Tipps dazu.

Überall dort, wo nach darum gerungen wird, wie Nichtraucher geschützt und Raucher zu ihrem Recht kommen wollen, sei gesagt: Versuchen Sie es doch einfach einmal. In Wohnungen, in denen nicht mehr geraucht wird, ist die Luft nicht nur gesünder, die Gardinen müssen seltener gewaschen und gereinigt werden, die Besucher müssen nicht mehr ihre Kleidung wechseln, wenn sie nach Hause kommen und der Anstreicher braucht keine spezielle Farbe mehr.

Vielleicht klappt es ja auch bei Ihnen zu Hause oder an Bord – ein Versuch ist es doch wert oder?

Regitta



Schön und sicher – GMS Vigilia.

**Sicherheit ist die Basis
Neues GMS „Vigilia“ ist in Betrieb gegangen**

Nach mehr als einem Jahr auf dem Trockenen ist Familie Ralf Wirtz wieder in Fahrt. Mit 135 Meter Länge und 11,45 Meter Breite ist ihr neues Gütermotorschiff an die derzeitigen Grenzen der Zulassung für Nebenflüsse gestoßen. Allerdings sind auch schon Maßnahmen für eine mögliche Verlängerung berücksichtigt worden.

Der in Rumänien hergestellte Schiffskasko wurde nach der Überführung über Donau, Main und Rhein in der Schiffswerft Gelria in Nijmegen ausgebaut. Günstige Witterungsbedingungen ließen es zu, dass das Fahrzeug dank der tatkräftigen Unterstützung der gesamten Familie bereits bei der Probefahrt in neuem Glanz strahlte.

Besonderen Wert beim Bau des Fahrzeuges legte der Eigner auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Durch den Einsatz leistungsstarker Motoren ist es möglich, auch auf Ausfälle einzelner Komponenten sicher zu reagieren. So sind nahezu alle Systeme doppelt vorhanden und können getrennt bedient werden. Ange-

fangen bei den je 1.014 kW starken Hauptmotoren, die das max. 3.600 Tonnen fassende Fahrzeug auf eine respektable Geschwindigkeit bringen.

Die ebenfalls mit zwei getrennten Systemen eingebaute Bugstrahlanlage und einem Antrieb von je ca. 450 kW ermöglicht es, in allen Gewässern sicher zu manövrieren. Die geforderten Leistungswerte, die erforderlich sind, um die Mindestgeschwindigkeit

**Unabhängige
Generatoren**

mittels Bugstrahlanlage von 6,5 km/h zu erreichen, wurden spielend eingehalten. Drei voneinander unabhängig betriebene Generatoren sorgen immer für die nötige „Spannung“ an Bord.

Die Überwachung der Verkehrslage mittels Radargeräten ist durch den Aufbau zweier Anlagen sichergestellt, wobei sich eine Anlage auf dem Vorschiff und eine am Steuerhaus befindet. Die Installation von hochwertigen Kameraanlagen ermöglichen

den Überblick über die meisten Arbeitsplätze an Bord. So können die Gangborde auf dem Weg zum Vorschiff sowie die Gangborde rund um die Achterschiffswohnung und der Bereich auf dem Vorschiff bei Tag und Nacht erfasst und vom Steuerstand beobachtet werden.

Durch den zusätzlichen Einbau von Kameras in den Maschinenräumen mit Blick auf die Motorenanlagen können Störungen frühzeitig erkannt und behoben werden.

Auch die Installation eines Feuermeldesystems in fast allen Räumen erhöht die Sicherheit um einiges. Der Aufbau eines Geländers im Gangbord und auf dem Mittelherft hat sich, auch nach Aussage des Eigners, bereits in der Bauphase bewährt und gibt ein Gefühl der Sicherheit.

Die gemütlich eingerichtete „Kapitänswohnung“ wird durch die Ehefrau und die sich an Bord befindenden Töchter mit Stolz und Zufriedenheit eingenommen.

Wir wünschen der Familie Wirtz eine allzeit gute und sichere Fahrt.

**Abgasarme Neumotorisierung
Förderprogramm bietet Unterstützung**

Der Anteil der Binnenschiffahrt an den Gütertransportleistungen ist immer noch gering. Mengenmäßig nimmt er dennoch deutlich zu. In den Ballungsräumen wie zum Beispiel Berlin und Hamburg wurde die Beförderung von Fahrgästen und die Anzahl von Fahrgastschiffen gesteigert. Die hiermit verbundenen Belastungen in der Umwelt waren bereits in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts deutlich spürbar.

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates aus 1997 zur Angleichung der bestehenden Vorschriften zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln setzt neue Maßstäbe für den Einbau von Dieselmotoren in der Schifffahrt allgemein. Hieraus ableitend wurde die erste Verordnung zur Änderung binnenschiffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 20. August 2005 in Kraft gesetzt.

Mittlerweile haben viele Hersteller von Dieselmotoren Motoren in ihrem Programm, die abgasarm arbeiten. Für die Binnenschiffahrt bedeutet das, dass bei einem Neubauschiff oder bei einer Neumotorisierung nur noch Dieselmotoren mit entsprechender Typgenehmigung eingebaut werden dürfen. Diese Festlegung trifft auf die Motoren mit einer Nennleistung von 19 kW oder mehr zu. Auskünfte zur entsprechenden Motorisierung sollte jeder Binnenschif-

fer rechtzeitig bei der ZSUK einholen, um Fehlentscheidungen beim Kauf eines Motors zu vermeiden.

Ebenso sollte bei der Finanzierung das Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren für Binnenschiffe vom 28. März 2007 beachtet werden. Eine Förderung hierfür kann man bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West beantragen. Nach dem Einbau des Dieselmotors ist entweder eine entsprechende Einbauprüfung, Sonderprüfung oder Zwischenprüfung bei der ZSUK/SUK zu beantragen. Hierbei werden die Daten vom Motor erfasst und die Vorgaben des Herstellers zum Einbau überprüft.

Wir möchten auf die noch bis Ende 2011 bestehenden Übergangsfristen verweisen! Danach besteht die Möglichkeit, einen Dieselmotor gegen einen baugleichen Motor (Austauschmotor/ATM) zu ersetzen, wenn dieser bereits bis zum 31. Dezember 2007 in Betrieb gewesen ist. Diese Jahresangabe für den ATM gilt jedoch nur auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 – 4 der BinSchUO und Landesgewässern. Auf dem Rhein muss der Austauschmotor am 1. Januar 2002 in Betrieb gewesen sein.

Warum verweisen wir auf diese Verordnung? Zwar selten, dennoch kommt es schon mal vor, dass der eine oder andere Binnenschiffer noch einen Ersatzmotor „im Keller“ hat, um im Bedarfsfall den



Das Herz jedes Binnenschiffs – der Motor.

Motor schnell wechseln zu können. Wir wollen mit diesen Hinweisen nochmals auf die Rechtslage verweisen.

Sowohl für den Rhein durch die Zentralkommission Rheinschifffahrt (ZKR) oder in der EG-Richtlinie für die Binnengewässer festgelegten Grenzwerte für Stickoxide und Partikelemissionen können damit eingehalten werden. Der Aufschrei nach zusätzlichen Partikelfiltern (wie bei Pkw-Zonen in Berlin) im Rahmen der Diskussion zur Instandsetzung des Landwehrkanals ist nicht nötig! Zusätzliche Abgasnachbehandlungssysteme sind nach heutigem Stand der Technik nicht erforderlich.

**„Roll-on – roll-off“ im Alberthafen
In Dresden fahren beladene Lkw direkt aufs Schiff**

Nach elf Monaten Bauzeit ist im Dezember 2007 ein Projekt zu Ende gegangen, in das der Freistaat Sachsen zusammen mit dem Bund 3,9 Millionen Euro investiert hat: Die Inbetriebnahme der neuen RoRo-Anlage im Alberthafen in Dresden. Das sächsische Finanzministerium erklärte dazu, die Anlage erhöhe die Wettbewerbsfähigkeit erheblich und mache den Hafen Dresden als Alternative zur Straße „noch interessanter“.

Der Freistaat Sachsen als Eigner der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH hat seit 1995 insgesamt 67 Millionen Euro in den Ausbau der drei sächsischen Häfen Dresden, Riesa und Torgau in-

**Schub für
Entwicklung**

vestiert. Dem Dresdner Alberthafen kamen davon insgesamt 42 Millionen Euro zugute. Bisher wurden im Dresdner Hafen sperrige Güter bis 90 t mithilfe von hafeneigenen Kränen bzw. Mobilkrananlagen umgeschlagen. Mit der neuen RoRo-Anlage werden Schwerlasten und Projekt-ladungen ohne Kräne bewegt,



Inbetriebnahme der neuen RoRo-Anlage im Alberthafen in Dresden.

da der beladene Lkw direkt aufs Schiff hinauf- und wieder herunterfahren kann (Roll-on – Roll-off).

Kapitän Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) erklärte dazu, die Inbetriebnahme der RoRo-Anlage sei ein entscheidender Schritt zur weiteren Entwicklung des Dresdner Hafens als wichtige Verkehrsdrehscheibe. Der erste Umschlag einer Turbine des Siemens Turbinenwerkes in Görlitz sei der Auftakt für viele Maschinen und Anlagen, die künftig über die RoRo-Anlage auf das Binnenschiff rollen würden.

Zur neuen RoRo-Anlage gehört bereits seit März 2005 auch eine Montagehalle. Diese Halle wird von Firmen des Anlagenbaus genutzt, um dort Maschinen oder Turbinen zu komplettieren oder zu verpacken und dann gleich per Lkw aufs Schiff zu verladen. Die mobile Krantechnik entfällt dadurch. Die Vorteile dieser Technik liegen auf der Hand: So wird nicht nur die Umwelt geschont, auch die Beschränkungen für Maß und Gewicht entfallen. Die verladene Wirtschaft erhöht damit ihre Flexibilität und Konkurrenzfähigkeit im weltweiten Wettbewerb.

● Saisonstart in der Fahrgastschiffahrt

● Sorgfalt trotz Termindruck

● Besser vorab beraten lassen

Anstricharbeiten nur gut geschützt

Frühjahr: Die Tage werden länger, die Sonne scheint endlich wieder intensiver und bei den Besatzungen in der Fahrgastschiffahrt macht sich zunehmende Unruhe bemerkbar. Jetzt heißt es die Fahrzeuge wieder für die nahehende Saison zu rüsten. Mit den steigenden Außentemperaturen und der geringeren Luftfeuchtigkeit stehen als wichtigste Arbeiten die Konservierungsarbeiten am Schiff auf dem Plan. Nicht nur wegen der Werterhaltung werden diese Arbeiten nötig, nein, auch der Anblick von besonders schön gestrichenen Schiffskörpern, Aufbauten und Ausrüstungsteilen erfreut die Fahrgäste, aber auch die Besatzungen. Und damit am Ende nicht nur das Schiff strahlt, sondern auch die Besatzungen gesund geblieben sind, sollte bei jeder Wartungs- oder Konservierungsarbeit, bei den sorgfältig geplanten, aber auch beim schnellen Griff zum Werkzeug,

reitung ist die Gefährdungsbeurteilung. In ihr werden die einzelnen Arbeiten genau unter die Lupe genommen. Es werden die Gefahren benannt und Maßnahmen beschrieben, damit die Arbeiten möglichst gefahrlos erledigt werden können. Ziel ist es, Gefahren durch technische Maßnahmen oder entsprechende Vorkehrungen auszuschließen. Bei Arbeiten in großer Höhe ist es zum Beispiel nicht sinnvoll, eine Anlegeleiter zu nutzen. Besser ist in jedem Fall ein Gerüst, auf dem man sicher steht, vor möglichem Absturz geschützt ist und sich hundertprozentig auf die Arbeitsausführung konzentrieren kann. Auch wenn die Vorbereitungszeit im Verhältnis zur eigentlichen Arbeit lange erscheint, so ist man in puncto Sicherheit auf der sicheren Seite.

Nicht bei allen Arbeiten kann die Gefahr durch technische Maßnahmen völlig ausgeschlossen werden. Bleiben

neue Besatzungsmitglieder kommen dazu. Eine Unterweisung und Einweisung in die Arbeiten sind deshalb wichtig, auch wenn der nun bestehende Termindruck, das sogenannte „Aprilwetter“ und die Anhäufung von vielen kleinen Baustellen an Bord oft dazu verleiten, dass bei der Vorbereitung die ausreichende Sorgfalt zu kurz kommt. Sie lohnt sich auf jeden Fall, weil dadurch Fehler und größere Probleme vermieden und eine schnelle und zeitgerechte Arbeit sichergestellt werden.

Um die Arbeiten erfolgreich ausführen zu können, müssen Sie sich nicht nur mit der Materialaufstellung und Beschaffung beschäftigen – nein, Sie müssen auch an die nötige Sicherheit denken. Dazu gehört die Auswahl der richtigen Arbeitsmittel. Sie müssen geprüft und mit einem CE-Zeichen versehen sein. Bei Elektrogeräten gehört zusätzlich eine regelmäßige Elektroprüfung zum Programm. Und wichtig ist auch der persönliche Körperschutz. Je nach Tätigkeit ist Gehörschutz, Augenschutz, Schutzkleidung oder sogar Atemschutz bereitzuhalten.

Schließlich sollen die Zeiten endlich der Vergangenheit angehören, in denen man auf den Werften zwei Personengruppen voneinander unterscheiden konnte. Die eine

Vorbereitung nützlich

Gruppe trug Helm, Sicherheitsschuhe, entsprechenden Körperschutz, Handschuhe usw. das waren die Werftmitarbeiter. Die Bordbesatzungen konnte man oft an Schlappen und Pudelmütze erkennen. Und sie haben mit der Farbe, die eigentlich das Schiff verschönern soll, ihren Körper gezeichnet.

Ihre Mannschaften und Ihre Schiffe müssen schließlich eine lange Saison durchhalten. Von Ostern bis zum Saisonende sind ständig Gäste an Bord; die Schiffe werden zum Vergnügen der zahlreichen Fahrgäste rund um die Uhr eingesetzt. Während dieser Zeit ist häufig nur noch die laufende Instandhaltung möglich, denn auch ein „Schiffertag“ hat nur 24 Stunden. Eine gute Vorbereitung nutzt deshalb allen.

Viele Arbeiten erfolgen unter Einsatz von Maschinen. Sie



Konservierungsarbeiten stets planen und nur gut geschützt ausführen.

sind eine große Erleichterung der Arbeit, sind aber nicht ohne Gefahr. Da wird schon einmal mit der Flex Farbe entfernt ohne eine sinnvolle Absaugung zu benutzen. Alte Antifouling-Anstriche werden durch Schleifmaschinen in kleinste Schleifstäube verwandelt und gelangen so unkontrolliert in die Umwelt – natürlich auch durch die Atmung in den Körper.

Eine weitere nicht gerade beliebte Arbeit ist die Entfernung von alten Anstrichen mit Unterrostungen durch einen Nadelentrostler. Hierbei werden die Oberflächen der behandelten Bauteile gründlich für einen neuen Anstrich vorbereitet. Diese Arbeit ist sehr anstrengend und durch wegfliegende Farbreste für die Augen gefährlich, mit einem Schalldruckpegel von bis zu 110 dB(A) verbunden, ein absoluter Lärm Arbeitsplatz und gerade im Winter bzw. Frühjahr bei niedrigen Temperaturen gibt es eine Erkältung gratis dazu. Eine Schutzbrille, Gehörschutz und passende Kleidung, möglichst im Zwiebelprinzip damit man auch für Aprilwetter gerüstet ist, schaffen Abhilfe.

Gerade beim Streichen sind nicht nur alle Materialien, wie Farben, Verdünnungen, Klebstreifen, Abdeckfolien und Pinsel bereitzustellen, sondern auch Informationen zum richtigen Umgang. Hinweise für

die ordnungsgemäße Verarbeitung der Farben kann man den Prospekten der Hersteller entnehmen – auch die Sicherheitsdatenblätter geben zweckdienliche Hinweise. Die Hinweise auf besondere Gefahren (R-Sätze) und die Sicherheitsratschläge (S-Sätze) machen deutlich, wie man sich schützen kann und muss.

Erfolgen die Arbeiten im Schiff, ist nicht nur auf ausreichende Wärme zu achten, auch die erforderliche Luftzirkulation ist sicherzustellen. Lösungsmittelfreie, wasser-

Overall mit Kapuze

dünnbare Anstriche sind in Innenräumen zu bevorzugen. Die Qualität ist ausgezeichnet und die Verarbeitung ist einfach.

Bei diesen Konservierungsarbeiten sind die bestens hierfür geeigneten Overalls mit Kapuze aus reißfestem Vlies zu benutzen, die ergänzt durch Handschuhe den Körper vor Farbspritzern schützen. Kombiniert mit einer entsprechenden Brille, um die Augen zu schützen, kann man alle Malerarbeiten sicher ausführen.

Bei den erwähnten Schleifarbeiten ist der richtige Atemschutz von entscheidender Bedeutung, denn ohne wirksame Atemluftfilterung nimmt man

den größten Teil der schädigenden Stoffe auf. Aber denken Sie daran, auch der beste Filter hat nur eine begrenzte Lebensdauer. Spätestens wenn der Partikelfilter vom Staub zugesetzt ist oder der Gasfilter wirkungslos ist, weil man die Schadstoffe riechen oder schmecken kann, spätestens dann ist der Schutz wirkungslos und die Filter sind sofort auszutauschen. Also auch hierfür ausreichend Vorrat bereithalten.

Nicht zuletzt ist Hautschutz wichtig. Mit ihm kann die Haut vor schädigenden Stoffen geschützt werden. Also vor der Arbeit Handschutzcreme auftragen, während und nach der Arbeit mit der richtigen Hautreinigung schonend säubern und zuletzt die richtige Hautpflege durchführen. Ein Hautschutzplan zur gezielten Anwendung ist in jedem Fall unerlässlich. Hier können der Betriebsarzt und natürlich die Hersteller von Hautschutzmitteln Hilfestellung geben. Der schnelle Griff zur Verdünnung oder anderen Lösungsmitteln, um Farbreste von der Hand „abzureiben“, ist falsch und macht krank.

Vorschriften für den Übergang

Weiter sollte beim Umgang mit Farben stets auf einen sicheren Standplatz der offenen Dosen geachtet werden, um Verunreinigungen zu vermeiden.

Noch ein letzter Hinweis zur Instandhaltung, Reparatur oder Neuausführung von Bauteilen auf einem Fahrgastschiff. Bitte beachten Sie die gültigen Vorschriften und überzeugen Sie sich davon, ob es nicht eventuell Übergangsvorschriften zur Bauausführung gibt, wenn Veränderungen vorgenommen werden sollen. Vorab eine Beratung oder auch nur telefonische Rückfrage beim Technischen Aufsichtsdienst kann erhebliche Kosten sparen. Denn die nochmalige Änderung der falschen Bauausführung kostet doppelt und ist für alle Beteiligten ärgerlich.

Für die Saison 2008 wünschen wir eine unfallfreie Zeit und nicht zuletzt zahlreiche Fahrgäste.



Gleich kann's losgehen: Farbe, Pinsel und Persönliche Schutzausrüstung sind bereit.

zur Farbe, zum Pinsel oder zur Verdünnung stets mit Sorgfalt zur korrekten Ausführung, aber auch mit dem Blick auf die eigene Sicherheit gearbeitet werden.

Die Fahrgastschiffahrt ist auf vielen Wasserstraßen ein Saisonbetrieb und in der Regel wird zu Ostern mit dem Fahrbetrieb begonnen. Die Zeit zwischen den ersten warmen Tagen und dem Saisonbeginn ist kurz. Deshalb müssen die Arbeiten sorgfältig geplant und durchgeführt werden.

Das A und O jeder geplanten Wartung und Saisonvorbe-

noch Restgefahren vorhanden, dann muss durch entsprechende Vorgaben, durch die Nutzung von Persönlicher Schutzausrüstung die Gefahr minimiert und ausgeschlossen werden. Sowohl über die korrekte Ausführung der Arbeiten, wie über die einzuhaltenden Schutzmaßnahmen werden die Mitarbeiter informiert.

Heute ist es nicht unüblich, dass zum Saisonbeginn die Besatzungen wieder neu eingestellt werden, sowohl die alte Stammbesatzung kehrt nach ihrer Winterpause wieder an Bord zurück, wie auch



Geprüftes Handwerkszeug, die passende Persönliche Schutzausrüstung und die richtige Kleidung sorgen für Sicherheit.



Beim Umgang mit Farben die Verarbeitungshinweise des Herstellers beachten – und Haut und Augen schützen.

Vermittlung am Landwehrkanal

WSA Berlin stellte sich der Kritik von Betroffenen und Öffentlichkeit

Miteinander statt übereinander zu reden führt fast immer zu einem besseren Verständnis. In Fachgesprächen lassen sich gegensätzliche Positionen besser begründen und besser verstehen, es lassen sich Lösungen finden. Das hat sich auch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Berlin gesagt und im September 2007 ein Mediationsverfahren (Vermittlungsverfahren) zur Sanierung des Landwehrkanals in Berlin gestartet. Dieses Vorgehen ist einmalig.

Um den Landwehrkanal und die nötige Wiederherstellung hatte es zuvor große Aufregung und Streit gegeben. WSA, Umweltschützer, Anlieger, Schifffahrt und städtische Ämter fanden keinen Gesprächsfaden, nachdem die Sanierungsarbeiten am Kanal angelaufen waren. Vor allem die Uferböschungen mussten instand gesetzt oder gesichert werden. Dazu ließ das WSA im Sommer 2007 zur Entlastung der Uferböschung 21 Bäume fällen und umrahmte 22 andere Bäume mit Betonquadern, um sie zu sichern. Parallel wurde auf dem Landwehrkanal Richtungsverkehr und eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingerichtet. Das löste in der Öffentlichkeit eine heftige Kritik aus.

Nun reagiert das WSA. Die öffentliche Diskussion wurde aufgegriffen, und das WSA machte deutlich, dass die Sanierung des Kanals keineswegs hinter verschlossenen Türen geplant werden sollte. Im September 2007 gab es eine öffentliche Veranstaltung, bei der die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Betroffene, Beteiligte und Interessierte einlud, an einem Mediationsverfahren unter dem Titel



Am Landwehrkanal gilt es viele Aspekte und Zuständigkeiten zu beachten.

„Zukunft Landwehrkanal“ teilzunehmen. Das Eis war gebrochen – im November kamen alle Beteiligten zur Auftaktsitzung zusammen.

Das Vorgehen des WSA ist in seiner Geschichte erstmalig und einmalig – so sollte in diesem Konfliktfall eine Vermittlung möglich werden. Innovationsgeist kann man dem WSA nicht absprechen.

Zukunft Landwehrkanal

Was ist seither passiert? In den Sitzungen des Mediationsforums wurde zum einen ein Arbeitsbündnis beschlossen, das die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten und den Umgang miteinander regelt, zum anderen wurden

drei Arbeitskreise zu den wichtigsten Themen eingesetzt: Umgang mit kurzfristigen Maßnahmen (Gefahr im Verzug, Baumpflege-Maßnahmen), nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft sowie Naturhaushalt und Landschaftsbild.

Als Herzstück des Mediationsverfahrens gilt aber das Mediationsforum, auf dem alle Themenstränge zusammenlaufen und auf dem einvernehmlich von allen Beteiligten Entscheidungen getroffen werden.

Vor der Sanierung stehen alle Fragestellungen um die Zukunft des Landwehrkanals an, sei es von Anwohnern, die den Landwehrkanal als Lebensraum sehen, sei es das wirtschaftliche Interesse der Reedereien, seien es die Ambitionen der Sportverbände

oder seien es Fragen der städtischen Verwaltung. Da die Zuständigkeiten für den Kanal, der Uferbereiche und der Anlagen links und rechts und über dem Kanal komplex sind, ist die Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden die Grundlage für die Qualität der Sanierung.

Schadensbegrenzung

Geändert hat das WSA auch die Öffentlichkeitsarbeit. So wurde – ebenfalls erstmalig in der Geschichte des WSA – ein gläsernes Büro für die Arbeit am Landwehrkanal eingerichtet. Dies entspricht dem Wunsch der Bürger nach Transparenz und Informationsvermittlung. Außerdem

wollte man eine Plattform ins Leben rufen, auf der kleine Arbeitstreffen zu Fragen der Zukunft, Sanierung und auch Entwicklung von Varianten möglich sein sollen. Das „Gläserne Büro“ findet man im Foyer des Wasser- und Schifffahrtsamts Berlin. Gutachten, Taucherberichte, Stellungnahmen, Schadensmeldungen, Karten, Grafiken, Sanierungsvarianten und Fotos stehen hier zur Verfügung. Eine Stelle für Öffentlichkeitsarbeit beantwortet Presseanfragen gezielt und schnellstmöglich.

Zum Hintergrund: der Landwehrkanal ist eine Wasserstraße der Klasse I. Er liegt in der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vor Ort ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin für Unterhaltungsaufgaben zuständig. Im Besitz des Bundes sind Kanal, Ufermauern, Böschungen, das Salzufer, Schleusenareale sowie einige Einzelgrundstücke. Für die landseitigen Uferanlagen sind mehrere Bezirksämter in Berlin zuständig, während dem Land Berlin das Gelände des früheren Urbanhafens und fast alle Brücken gehören.

Fazit aus Sicht der Schifffahrt: Im Sommer 2007 waren alle Maßnahmen durch eine schnelle Schadensbegrenzung gekennzeichnet. Jetzt zeigt sich, dass fast alle Betroffenen eine schnelle Sanierung anstreben, doch zahlreiche Zusatzwünsche das eigentliche Problem in den Schatten stellen. Alle am Mediationsverfahren Beteiligten seien darauf hingewiesen, dass es jederzeit ein weiteres Schadensereignis geben kann. Für den Landwehrkanal ist es mittlerweile eine Minute vor zwölf.

Fortsetzung von S. 1

Unterweisung ausgeblieben

Auch die im ADNR unter 1.3.2 geforderte Unterweisung des Personals, in diesem Fall also der Besatzungsmitglieder, ist offensichtlich auf diesem Tankschiff ausgeblieben.

Bei dem Gefahrgut Anilin handelt es sich nicht um ein harmloses Lebensmittel, sondern um ein Kontaktgift, welches beim Menschen sowohl über die Atmung als auch über die Haut aufgenommen wird. Der Grenzwert wird in der Literatur mit 2 ppm angegeben! In dieser Konzentration ist Anilin durch den Geruchssinn des Menschen nicht wahrnehmbar! Bereits nach kurzen Einwirkungszeiten kommt es zu Schädigungen des Blutes, der Nieren und des zentralen Nervensystems. Zum Zeitpunkt ihres Einsteigens in die betreffenden Laderäume waren diese wie bereits erwähnt zuvor nicht ausgewaschen worden. Jeder Fahrensman kann sich demzufolge die hohe Konzentration der Anilindämpfe in den Lade-tanks vorstellen.

Dennoch stiegen die drei Besatzungsmitglieder, lediglich durch ihre Filtermasken geschützt, in die leeren Lade-tanks ein! Es wurde ihnen nach kurzer Zeit schlecht und sie mussten sich übergeben. Welch ein Glück für die drei, dass sie ihr beispielloses Verhalten nicht mit bleibenden Körperschäden oder dem Tod bezahlen mussten, sondern nach kurzer Behandlungszeit das Krankenhaus wieder verlassen konnten! Dem Unternehmer sei dringend angeraten, sich umfangreich über die in der EU geltenden Gesundheits- als auch Transportvorschriften unterrichten und schulen zu lassen.

Ministerium lenkte ein

Fahrgastschiffahrt: Umsatzsteuer bleibt auf sieben Prozent

Für die Beförderung von Personen mit Schiffen wird auch zukünftig der ermäßigte Umsatzsteuersatz von sieben Prozent in Ansatz gebracht. Das Bundesfinanzministerium hat damit seine anfänglich bekundete Absicht, die Steuerregelung zum Jahresende auslaufen zu lassen, aufgegeben, teilte der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) mit. Das Ministerium brachte einen Gesetzentwurf zur weiteren Verlängerung auf den Weg. Die auf vier Jahre befristete Regelung hat am 30. November 2007 im Rahmen der Zustimmung des Bundesrates zum Jahressteuergesetz 2008 die letzte parlamentarische Hürde genommen.

Damit können die jährlich rund 15 Millionen Gäste an Bord von Binnenfahrgastschiffen in Deutschland auch in den kommenden vier Jahren mit attraktiven Angeboten der Tagesausflugs- und Kabinenschiffahrt rechnen. Zu den Hauptnutzern des Angebots der deutschen Binnenfahrgastflotte, der größten in Europa, zählen vor allem Familien, Senioren, Vereine und Kurzurlaubler aus dem europäischen Ausland, die ihren Besuch in Deutschland mit einer Fahrt auf einem der 955 Tagesausflugschiffe unter deutscher Flagge verbinden.



Wassertourismus – ein wichtiger Gewerbebereich in vielen Bereichen.

Mit der zeitlich befristeten Fortschreibung des Steuersatzes wird der attraktive Wassertourismus in Deutschland gesichert. Ein Anstieg der Mehrwertsteuer von sieben Prozent auf 19 Prozent hätte zu deutlichen Preissteigerungen in der Branche geführt und für zahlreiche Unternehmen das wirtschaftliche Ende bedeutet.

Der reduzierte Mehrwertsteuersatz dient nicht nur der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fahrgastschiffahrtsunternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten, die in ihrem

Heimatland ebenfalls nur einem geringen Steuersatz unterliegen. Die Entscheidung ist auch sachlich gerechtfertigt, da sie der Empfehlung einer europäischen Steuerrichtlinie entspricht.

„Erst wenn mit allen Nachbarländern und in der EU Einigkeit über die künftige Besteuerung von Personenbeförderungen mit Schiffen erreicht und der Markt entsprechend harmonisiert ist, kommt eine Anpassung des deutschen Umsatzsteuersatzes infrage“, kommentierte der BDB die Entscheidung des Gesetzgebers.

Lenkdrachen zieht Frachter

Imposant sind die Bilder, die uns von den Lastenseglern vergangener Tage bekannt sind. Und wehmütig denkt mancher daran zurück. Auch wenn die stolzen Schiffe sicher kein Comeback haben werden, so doch ein wenig die Technik: die Unterstützung durch Windkraft.

Im Januar, genauer gesagt am 19. Januar um 16.55 Uhr war es soweit. An Bord der 132 Meter langen „Beluga SkySails“ unterwegs auf der Nordsee, rund 30 Kilometer von Bremerhaven entfernt, entfaltet sich über dem Bug des Frachters ein Zugdrachen. Er stieg an seinem Kunststoffhalteseil zügig auf die Arbeitshöhe von 250 Metern. Seine Zugkraft erreichte drei Tonnen.

Dies reichte aus, um die Geschwindigkeit des Schiffs auf 3,5 Knoten zu beschleunigen. Ob damit eine neue Ära des umweltfreundlichen Transports auf dem Wasser eingeleitet wurde? Zumindest wurde der Beweis angetreten, wie innovativ Schifffahrt sein kann.

Berater kommen zum Betrieb

Klärung offener Fragen und mehr Beitragsgerechtigkeit

Der Beratungs- und Prüfdienst der BGF ist mit seinen Außendienstmitarbeiterinnen und -mitarbeitern seit vielen Jahren eine Verbindungsstelle zwischen den Mitgliedsunternehmen und der Verwaltung. Bei den Besuchen der Unternehmen werden neben der Prüfung der Lohnnachweisedaten auch Fragen zur Mitgliedschaft erörtert und die Unternehmensverhältnisse überprüft.

Sinn und Zweck der Besuche ist neben einer besseren Information der Unternehmen, sicherzustellen, dass die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung zutreffend erhoben worden sind. Nur so kann Beitragsgerechtigkeit sichergestellt werden. Statistiken zeigen, dass immer wieder

fehlerhafte Lohnnachweisedaten festgestellt werden, die zu einer nachträglichen Korrektur der Beitragsbescheide führen.

Neben rein turnusmäßigen Betriebsprüfungen werden vom Beratungs- und Prüfdienst in jedem Jahr besondere Schwerpunkte gesetzt. In diesem Jahr werden alle bei der BGF versicherten Großbetriebe sowie die Unternehmen der Güterschiffahrt im Rahmen einer Betriebsprüfung aufgesucht.

Im Jahr 2009 werden dann die anderen Unternehmen der Binnenschiffahrt berücksichtigt.

Nutzen Sie die Gelegenheit des persönlichen Besuches auch dazu, offene Fragen zu erörtern.

Spitzengespräch zur Zukunft der Elbe

Wenn sich die Elbe sowohl im deutschen als auch im tschechischen Staatsgebiet in einem Ausbauzustand befindet, der den betriebswirtschaftlich sinnvollen Einsatz von Binnenschiffen ermöglicht, dann birgt sie erhebliches Potenzial, um die Verkehrsträger Schiene und

Fernstraße im Seehafenhinterlandverkehr weiter zu entlasten.

Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die beständig ansteigenden Gütermengen in Europa und die prognostizierten Wachstumsraten im Containerbereich im Seehafen Hamburg. In einem

Spitzengespräch zwischen dem deutschen und tschechischen Gewerbe sprach man sich deshalb für gemeinsame Anstrengungen auf nationaler und internationaler Ebene aus, um die Ausbauziele an der Elbe in den kommenden Jahren zu realisieren.

Viele Angebote für lebenslanges Lernen

Weiterbildung für Sicherheit an Bord recht leicht

Fach- und Führungswissen werden heute immer stärker erwartet. Gleichzeitig erweitert und verändert sich das Fachwissen oder die Art und der Stil, Führung auszuüben, ständig. Dies gilt auch für die Inhalte im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Weiterbildung ist angesagt, lebenslanges Lernen das Mittel der Wahl. Natürlich hilft die Berufsgenossenschaft dabei. Arbeitssicherheit ist ein zentrales Thema in der Binnenschifffahrt so wie in allen anderen Branchen auch. Dass der Mitarbeiter, der Kollege gesund ist und bleibt, ist ohne Frage wichtig – für den Betrieb und den Menschen.



Weiterbildung bei der BGF macht Spaß.

Für Sie bedeutet das, sich immer wieder auf dem Laufenden zu halten, das vorhandene Sicherheitssystem an veränderte technische, organisatorische oder persönliche Bedingungen anzupassen.

Kurz gesagt, geht es ums Lernen. Der Mensch lernt sein Leben lang – in allem, was er tut. Und ganz besonders, wenn er sich ein Thema intensiv vornimmt. Da liegt es doch nahe, aus der Kunst eine Tugend zu machen. Verbinden Sie Ihr Lernpotenzial mit dem Thema der Arbeitssicherheit an Bord. Ob Sie gerade Ihre Ausbildung abgeschlossen haben oder schon viele Jahre tätig sind, die Wissenslandschaft hat viel zu bieten. Lernen hält fit, steigert die Konzentration und stärkt das Selbstbewusstsein. Und kann Sie beruflich weiterbringen.

Wie gut, dass es Seminare gibt, die sich rund um das Thema der Arbeitssicherheit und des Arbeitsschutzes drehen – und Anbieter wie die BGF mit einem umfassenden Programm. Zum Beispiel bieten wir für Sie Grund- und Aufbau-seminare zum Sicherheitsbeauftragten. Die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit können Sie bei uns ebenso absolvieren wie spezielle Seminare für bestimmte Zielgruppen.

Es gibt eine Reihe von Seminaren für die Binnenschifffahrt sowie Seminare zu einzelnen Themen wie zur „Unterweisung“ oder „Stressbewältigung“. Das Wissen, welches Sie aus den abwechslungsreich geführten Seminaren mitnehmen, ist für Ihre Tätigkeit und Ihren Betrieb von hohem Nutzen. Seminarzeit, das ist Zeit, die sich rechnet. Im Ka-

sten rechts haben wir einen Überblick über unser Seminarprogramm für die Zeit Sommer 2008 bis Sommer 2009 veröffentlicht. Die noch ausstehenden Seminare des Jahres 2007/2008 finden Sie auf Seite 5. Dort sind auch alle Modalitäten für die Anmeldung beschrieben.

Wer sich allgemein zu Themen der Binnenschifffahrt, zur Beförderung von Gefahrgut oder anderen Logistikthemen informieren will, hat dazu eine weitere Palette von Anbietern. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien hier erwähnt: Der Arbeitgeberverband auf dem Schulschiff Rhein (www.schulschiffrhein-adb.de), das Fortbildungszentrum Hafen Hamburg (www.fzh.de), das Binnenschiffer-Ausbildungszentrum in Schönebeck, oder bei www.abfall-in-form.de

Seminarangebote 2008/2009

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit			
S6/02275	Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	18. 11. 08 – 20. 11. 08	Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte			
G6/02276	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	16. 02. 09 – 20. 02. 09	Sellinghausen
G6/02277	Fortbildungsseminar für Sicherheitsbeauftragte	08. 10. 08 – 10. 10. 08	Sellinghausen
Betriebsratsmitglieder			
H6/02278	Fortbildungsseminar	11. 05. 09 – 13. 05. 09	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende			
F6/02279	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	08. 09. 08 – 19. 09. 08	
F6/02280		19. 01. 09 – 30. 01. 09	Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie			
F6/02281	Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen“	03. 11. 08 – 05. 11. 08	Boppard
F6/02282		25. 11. 08 – 26. 11. 08	Rostock
F6/02283	(Leichter Umgang mit „schwierigen“ Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.)	10. 02. 09 – 12. 02. 09	Bad Tölz
F6/02284		04. 03. 09 – 06. 03. 09	Sellinghausen
Bootsvermietung			
G6/02285	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	03. 12. 08 – 05. 12. 08	Sellinghausen
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt			
F6/02286	Rettungsweste – Funktion, Umgang	01. 12. 08 – 03. 12. 08	Sellinghausen
F6/02287		02. 03. 09 – 04. 03. 09	Sellinghausen
G6/02288	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	10. 03. 08 – 13. 03. 08	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbebezüge			
Nummer	Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02289	Führungskräfteseminar	28. 10. 08 – 30. 10. 08	Sellinghausen
H6/02290	Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	21. 04. 09 – 23. 04. 09	Bad Salzschlif
H6/02291	Kompetent unterweisen	21. 10. 08 – 23. 10. 08	Bad Hersfeld
H6/02292		10. 03. 09 – 12. 03. 09	Bad Salzschlif
F6/02293	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	10. 11. 08 – 12. 11. 08	Sellinghausen
F6/02294		16. 03. 09 – 18. 03. 09	Sellinghausen
F6/02295		15. 06. 09 – 17. 06. 09	Sellinghausen
F6/02296	Gesundheit im Alltag – gewusst wie:	21. 11. 08 – 23. 11. 08	Sellinghausen
F6/02297	Rückenprobleme, Übergewicht und Stress	06. 07. 09 – 08. 07. 09	Sellinghausen
F6/02298	Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	06. 10. 08 – 08. 10. 08	Sellinghausen
F6/02299	Wiederholer	13. 03. 09 – 15. 03. 09	Sellinghausen
F6/02300	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	08. 12. 08 – 09. 12. 08	Duisburg
F6/02301		26. 02. 09 – 27. 02. 09	Duisburg

Kräftiger Zuwachs in bremischen Häfen

Der Verkehrsträger Binnenschiff profitiert vom wachsenden Seegüterumschlag in den Bremischen Häfen. Nach Berechnungen des Statistischen Landesamtes Bremen wurden zwischen Januar und September 2007 rund 4,8 Millionen Tonnen mit dem Binnenschiff im Zwei-Häfen-Bundesland umgeschlagen – ein Plus von 16,4 Prozent oder rund 0,7 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum.

Der Schwerpunkt entfiel auf den Empfang mit rund drei Millionen Tonnen (plus 7,4 Prozent), während beim ausgehenden Verkehr rund 1,8 Millionen Tonnen verblieben (plus 35,7 Prozent).

Hinsichtlich seiner räumlichen Verteilung konzentrierte sich die mit dem Binnenschiff bewegte Ladungsmenge auf die Stadtbremischen Häfen.

Für den Berichtszeitraum ermittelten die Statistiker rund 3,5 Millionen Tonnen, was einem Zuwachs von 460.000 Tonnen beziehungsweise 15,2 Prozent entspricht. Auf die Hafenanlagen in Bremerhaven entfielen rund 1,3 Millionen Tonnen (plus 19,7 Prozent).

Sicherheitsbuch ist wieder da

Eintrag der Schulungen und Untersuchungen

Unterweisung – arbeitsmedizinische Untersuchungen – Ausbildung – Lehrgänge – Seminare: Die Arbeitssicherheit und besonders der Gesundheitsschutz ist schon lange keine rein technische Angelegenheit mehr. Es wird immer mehr erkannt, dass die Erhöhung der Qualifikation und die Kontrolle der Eignung des Mitarbeiters ganz wesentlicher Bestandteil der Bemühungen des Arbeitgebers um die Sicherheit am Arbeitsplatz ist.

Die Durchführung all dieser „weichen Komponenten“ der Unfallverhütung wird natürlich irgendwo dokumentiert. Aber meist kann der einzelne Arbeitnehmer – da er überwiegend keinen direkten Zugriff auf die Dokumentationen hat – nicht immer sofort sagen, welche Ausbildungen er hat oder welche arbeitsmedizinische Untersuchung noch bis wann gültig ist.

Der „Blaue Ausweis“

Zu Zeiten der BSBG gab es den „Blauen Ausweis“, ein Faltpapier, in der alle Schulungen eingetragen wurden.

Viele Fahrenleute haben gleich mehrere dieser Ausweise gefüllt und halten sie auch heute noch in großen Ehren. Doch zum Zeitpunkt der Fusion mit der BGF wurde die Ausgabe bzw. Weiterführung eingestellt, da es in der BGF solche Dokumente nicht gab.



Im Unterausschuss Binnenschifffahrt wurde der Wunsch geäußert, dieses Nachweisdokument in erweiterter Form wieder aufleben zu lassen. Insbesondere die Mineralöl transportierenden Reedereien sahen hier die Notwendigkeit, da von vielen Verladern solche Nachweise gefordert werden. In den Landbetrieben wird ein ähnliches Heft seit einiger Zeit genutzt.

Zusammen mit Vertretern des Gewerbes und der Versicherten hat das Referat Binnenschifffahrt der BGF deshalb das „Sicherheitsbuch“ entwickelt. Herausgekommen ist ein kleines handliches Heft, das in jede Jackentasche passt. Der Arbeitnehmer kann sich hier alle betriebsinternen Unterweisungen, Schulungen bei der BG oder anderen Schulungsträgern, sonstige erworbene Qualifikationen im Arbeitsschutz und alle arbeitsmedizinischen Untersuchungen eintragen lassen. Bei letzteren

natürlich – aus Datenschutzgründen – nur die Art der Untersuchung und die Dauer der Gültigkeit, aber keine medizinischen Ergebnisse.

Als Mitglied der Besatzung sollte der Versicherte das Heft immer an Bord mitführen. Er kann dann auf Fragen der Verantwortlichen der Ladeanlage sofort umfassend Auskunft geben.

Der Vorgesetzte, sprich Schiffsführer, kann auf einen Blick erkennen, ob er seinen Matrosen für bestimmte Tätigkeiten einsetzen kann (z.B. keine Untersuchung für den Atemschutz – kein Einsteigen in Tanks). Das ist besonders wichtig bei Personalwechsel oder wenn kurzfristig Springer eingestellt werden. Und der Fahrensmann selbst hat einen Überblick darüber, wann wieder Unterweisungen oder arbeitsmedizinische Untersuchungen fällig sind (wenn der Arbeitgeber ausnahmsweise einmal den Ablauf eines Termins nicht rechtzeitig bemerkt hat).

Beantragen beim Arbeitgeber

Das Sicherheitsbuch wird von der BGF herausgegeben. Jeder an Bord beschäftigte Versicherte in einem Mitgliedsbetrieb der BGF kann ein solches Heft bei seinem Arbeitgeber beantragen; der wiederum kann sie bestellen beim Referat Binnenschifffahrt in Duisburg, Tel. 0203 2952112 oder Fax 0203 2952135 oder E-Mail: rwerk@bgf.de.

Bei Klimaanlage auf Qualität achten

Abkühlung nur um max. 6 °C

Der Februar in diesem Jahr war wärmer als mancher Mai in anderen Jahren. Auch die große Hitze des Jahres 2003 ist allen noch in Erinnerung. Ist der Klimawandel also schon da? Viele Fahrenleute haben die Wohnung und/oder das Steuerhaus ihres Binnenschiffes schon mit einer Klimaanlage ausgestattet, andere werden jetzt wohl überlegen, ob sie für sich – oder ihre Besatzungen – in bessere Arbeits- und Wohnbedingungen an Bord investieren. Doch dabei gilt es aufzupassen und nicht den Teufel (Hitze) durch den Belzebub (Kälte und Zugluft) auszutreiben. Hier einige Hinweise zum Kauf einer Klimaanlage.

Sehen Sie ab von einem Kauf der in allen Bau- und Verbrauchermärkten angebotenen „billigen“ mobilen Geräten! Diese sind Stromfresser, schlecht zu regulieren und sehr laut. Da die Warmluft (viermal mehr Warmluft als Kaltluft produziert ein Klimagerät!) nach außen mittels Schlauch abgeführt werden muss, ist immer eine Öffnung notwendig. Und die gerade abgekühlte Luft wird zum Kühlen des Gerätes benutzt, nach außen geblasen und durch neu eintretende Warmluft von außen ersetzt.

Nur Splitgeräte, bei denen ein Kompressor an Deck steht und ein oder mehrere Gebläse in den Wohnräumen und dem Steuerhaus angebracht sind, bringen wirklich das was man sich wünscht: erträgliche

klimate Bedingungen während der Arbeit und während der Nachtruhe. Lassen Sie den Fachmann die Anlage installieren und vor allen Dingen vorher berechnen: Neben der Abkühlleistung ist nämlich auch die Luftmenge und vor allen Dingen eine richtige Luftführung von großer Bedeutung.

Hinweise gibt hier die neue Norm DIN EN 1864 „Steuerhaus“: Die Klimaanlage soll in der Lage sein, die Raumtemperatur um 6 °C unter die Außentemperatur abzusenken. Mehr ist sehr schlecht, denn größere Temperaturunterschiede führen sehr schnell zu Erkältungskrankheiten.

Die relative Luftfeuchte muss durch die Klimaanlage ebenfalls in erträglichen Maßen gehalten werden: maximal 80 % bei 20 °C Innentemperatur, maximal 55 % bei 26 °C, mindestens aber immer 20 %.

Und auch die Luftgeschwindigkeit gilt es zu berücksichtigen. Durch vernünftig angebrachte Luftkanäle muss sichergestellt sein, dass keine Kaltluft direkt auf die Person geleitet wird. Die Kanäle müssen so groß sein, dass Luftgeschwindigkeit von 0,5 m pro Sekunde auf keinen Fall überschritten werden, möglichst aber 0,3 m pro Sekunde eingehalten werden können.

Man sieht also: „Auspacken, Einschalten, Geht“ gilt nicht für Klimaanlage; hier muss ordentlich Fachwissen herangezogen werden.

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.

★
Der Bootsmann bestieg die Leiter in den leeren Laderaum um Ladungsreste aus dem Raum zu entsorgen. Da er diese nicht gesichert hatte, rutschte die Leiter weg. Der Bootsmann konnte sich noch festhalten und fiel dann aus geringerer Höhe auf den Laderaumboden. Er zog sich dabei Prellungen und Zerrungen an der Schulter und den Beinen zu.

★
Die Mitarbeiter einer Entsorgungsfirma hatten die Aufgabe mehrere Kanister Altöl in ein Sammelfass zu kippen. Dabei stellten sie fest, dass in einem Kanister statt Altöl höchstwahrscheinlich Batteriesäure enthalten war. Diese Säure wurde in ein leeres Fass gegossen. Dabei entstanden Gase, die ein Mitarbeiter eingeatmet hatte. Es kam zu einer Reizung des Halses.

★
Beim Anschließen des Lade/Löschschlauches stieß sich der Steuermann den Schädel an der Entlüftungsleitung. Dabei zog er sich eine Platzwunde zu, die genäht werden musste.

★
Der Auszubildende ist beim Schließen der Ladeluken mit der Hand abgerutscht und hat sich dabei eine Fingernagelquetschung zugezogen. Der Finger musste zusätzlich genäht werden.

★
Beim Schließen des Frachtschiffes löste sich das fixierte Tau und schlug mit einem befestigten Eisenstück gegen den Oberschenkel. Nach kurzem Schwindelanfall aufgrund des Anblicks ist der Matrose mit weichen Knien mit dem Kinn auf einen Vorsprung geprallt.

★
Der Azubi hat sich zum Festmachen eines Schiffes auf eine Leiter gestellt um ein Seil zu befestigen. Die Leiter ist weggerutscht und der Azubi ist ca. 2,5 – 3 Meter gefallen. Dabei zog er sich Zerrungen und Prellungen zu.

★
Beim Anlegen mit einer Schute hat sich der Decksmann im Raum an der Ladekante festgehalten. Die im Laderaum vorhandene Ladung ist beim Anlegen verrutscht und hat mehrere Finger längere Zeit eingequetscht.

★
Die Bilgendeckel des Fahrgastschiffes waren geöffnet und die Bilge sollte gestrichen werden. Beim Einrichten des Arbeitsplatzes fiel dem Maler der Scheinwerfer in die Bilge. Um den Stecker aus der Steckdose zu ziehen drehte der Maler sich um und ging einen Schritt zurück. Dadurch fiel er in die Bilge und zog sich schwere Verletzungen an Schienbein und Oberschenkel 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 2: Seibt (SPA), Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Überall an Bord wurde auf gute Verkehrswege geachtet.

Verkehrswege sicher auf dem TMS „Cascade“ Neues Tankschiff in Haren

Der Kasko zu diesem Tankschiff wurde 2007 auf der Kiliya Shipyard of UDP in der Ukraine auf Kiel gelegt und anschließend in Haren (Ems) weiter ausgebaut. Der Typ C-Tanker mit einer Länge von knapp 100 m und 11,42 m Breite ist für den Transport von Mineralölprodukten und Chemikalien ausgelegt. Hierzu verfügt er über acht Tanks mit einer Gesamtladekapazität von über 2770 t.

Das kanalgängige Schiff ist für die Zonen 2 – 4 von der SUK zugelassen worden. Es verfügt über eine MTV 12 V 4.000 Hauptantriebsmaschine mit 1.320 kW Antriebsleistung.

Weitere Generatoren, die von Cummins- und Hatz-Dieselmotoren angetrieben werden, vervollständigen die maschinelle Ausrüstung. Die Generatormotoren geben jeweils 467, 153, 85 oder 30 kW ab.

An Deck wurde darauf geachtet, dass alle wesentlichen Bedieneinrichtungen ohne Übersteigen der Rohrleitungen erreichbar sind. Für das Wechseln von Steuerbord nach Backbord stehen sichere Übergänge mit Geländer und rutschhemmenden Wegerungen zur Verfügung. Rutschhemmende Verkehrswege ziehen sich überdies an beiden Seiten übers Deck.

Seilkörbe und feste Aufnahmeeinrichtungen für den Landsteg sorgen ebenso wie

ausreichender Stauraum für Ordnung an Deck. Im Maschinenraum fällt die gute Kopffreiheit auf. Alle Rohre wurden möglichst außerhalb der Verkehrswege und in einer sicheren Höhe montiert, sodass Kopfverletzungen durch Anstoßen vermieden werden.

Zum Schutz vor Feuer stehen die üblichen Handfeuerlöcher und in jedem Maschinenraum eine NOVEC 1230 Löschanlage zur Verfügung. Das Gas dieser Anlage hat den Vorteil, dass eine Person beim Auslösen der Löscheinrichtung den Raum noch sicher verlassen kann (im Gegensatz zum CO₂). An Deck sind die nach ADN R vorgeschriebenen Handfeuerlöcher und Löschschläuche angeordnet.

Achtern verfügt das Schiff über die Eignerwohnung mit drei Schlafräumen, Wohnraum und Küche sowie über eine „Einzimmer-Einliegerwohnung“. Vorne über eine zweckmäßige Wohnung mit Bad, zwei Schlafräumen und zwei Wohnküchen für zwei Besatzungsmitglieder. Alle Räume sind mit Rauchdetektoren ausgerüstet und darüber hinaus an den jeweiligen Wohnungstüren mit Brandmeldern ausgerüstet. Das Steuerhaus ist mit einem modernen Einmann-Fahrstand sowie einem Sitz- und Schreibbereich ausgestattet.



Interessiert und offen für Neues: die Teilnehmer des Seminars im Januar.

Gutes Einführungsseminar

Kleines Jubiläum bei den Einführungsseminaren. Auf Interesse und Offenheit gleichermaßen stieß das 20. Einführungsseminar für Auszubildende in der Binnen-

schiffahrt im Januar. Die Teilnehmer waren sehr motiviert und zeigten reges Interesse. Das Resümee am Ende des Seminars fiel sehr positiv aus.

Nicht rauchen – davon profitieren Sie

Seit Beginn des Jahres gelten in vielen Bundesländern Rauchverbote. Dabei steht der Schutz der Nichtraucher im Mittelpunkt. Sie sind aber auch eine gute Gelegenheit für Raucher, mit dem Rauchen aufzuhören. Und dafür gibt es gute Gründe: Rauchen schadet der Gesundheit. Wer aufhört zu rauchen, kann dies schon bald am eigenen Leib spüren.

Bereits nach 20 Minuten normalisieren sich Puls und Blutdruck, die Durchblutung verbessert sich. Bereits nach einem Tag normalisiert sich der Sauerstoff-Spiegel im Blut und nach und nach beginnt das Herzinfarkt-Risiko zu sinken. Die Geruchs- und Geschmacksrezeptoren regenerieren sich nach und nach. Gerüche und Düfte werden dann wieder besser wahrgenommen, Speisen genauer geschmeckt. Auch die körperliche Leistungsfähigkeit verbessert sich relativ schnell und die Lungenfunktion erhöht sich.

Wege zum Nichtraucher gibt es viele. Sie müssen für den angenehmen Nichtraucher „passen“. Hier ein paar Tipps: Wählen Sie einen festen Starttermin. Sinnvoll ist es diesen nicht unbedingt in eine stressige oder anstrengende Phase zu legen. Vielleicht wählen Sie dazu die ersten Tage des Urlaubs oder Ihrer Freischicht. Hilfreich ist es, wenn Sie sich Verbündete suchen. Falls Ihr Partner raucht, sollten Sie überlegen ob Sie gemeinsam den Ausstieg versuchen. Oder Sie vereinbaren mit ihm, dass er in Ihrer Entwöhnungsphase in der Wohnung nicht raucht oder zumindest bestimmte Zim-

mer tabu sind. Informieren Sie Ihre Umgebung, Ihre Arbeitskollegen und Freunde, damit die Sie unterstützen. Bleiben Sie standhaft, wenn man Ihnen eine Zigarette anbietet.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Meiden Sie in den ersten Wochen außerdem Situationen, die Sie mit Rauchen verbinden, z.B. Kneipenbesuche. Planen Sie für die Freizeit bewusst Aktivitäten ein, bei denen Sie gut auf das Rauchen verzichten können. Sorgen Sie für Alternativen und machen Sie ganz bewusst etwas anderes, wenn Sie „Schmacht“ nach einer Zigarette haben: Hören Sie ein bisschen Musik oder lesen Sie ein paar Seiten in Ihrem Lieblingskrimi. Das lenkt ab und bietet eine Alternative.

Zu den Alternativen zählt auch Sport. Er hat mehrere Effekte: Bewegung, vor allem an der frischen Luft, lenkt vom Rauchen und der Lust auf Zigaretten ab,

durch die Erfolge und den Spaß an der Bewegung wird Ihnen bewusster wie viel besser es Ihrem Körper jetzt geht. Sie kommen so zu Erfolgserlebnissen. Außerdem hilft Ihnen der Sport Ihr Gewicht zu halten. Wenn Sie länger nicht sportlich aktiv waren, sollten Sie zuvor einen Gesundheitscheck beim Arzt einplanen.

Lassen Sie sich helfen: Von anderen Personen, die Sie unterstützen. Von Gleichgesinnten, die das Aufhören gemeinsam durchhalten. In vielen Betrieben gibt es auch Entwöhnungskurse. Da dies an Bord oft schwer ist, sind für manche Aufhörwillige auch Mittel wie Pflaster, Spray oder Kaugummi denkbar. Sie enthalten zwar wie Zigaretten Nikotin, können jedoch dadurch, dass sie den Kreislauf des Griffs zur Zigarette unterbrechen, für manche hilfreich sein und den Abschied von der Zigarette erleichtern. Fragen Sie hierzu auf jeden Fall Ihren Hausarzt. Auch Ihr Betriebsarzt hilft weiter.

Und wenn es doch nicht geklappt hat und Sie schwach geworden sind? Dann sollten Sie nicht zu streng mit sich sein und sofort den ganzen Plan drangeben. Rückfälle sind normal. Im Schnitt braucht jeder Raucher sogar fünf bis acht Entwöhnungsversuche.

Und belohnen Sie sich, wenn Sie durchgehalten haben. Gönnen Sie sich jede Woche eine Kleinigkeit. Die meisten können es sich leisten, denn schließlich sparen Sie auch Geld, das Sie vorher für Zigaretten ausgegeben haben.

Unterausschuss nahm sich praktischer Fragen an

Der Unterausschuss Binnenschiffahrt ist das Gremium der Selbstverwaltung der BGF, das sich intensiv mit Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes im Gewerbe befasst. Dies tat der Ausschuss auch auf seiner Sitzung am 12. Februar. Hier einige Informationen zu den wichtigsten Themen.

Landgangsmöglichkeiten: Vor einem Jahr hatten wir im Fahrensmann aufgerufen, uns Ideen für neue Technologien zur Gestaltung sicherer Landgangsmöglichkeiten zu schicken. Es gab leider nur eine sehr magere Resonanz, so dass die BGF sich entschieden hat, ein Forschungsvorhaben auszuschreiben. Dazu wurden in der Sitzung die Randbedingungen und die Vorgehensweise festgelegt.

Klimamessungen auf Binnenschiffen: Binnenschiffe werden zunehmend mit Klimaanlagen ausgestattet. Dies ist nicht immer unproblematisch. Mögliche Probleme können

sich aus falscher Luftführung oder zu niedriger, aber auch zu hoher Leistung ergeben. Bestimmte Randbedingungen sind deshalb schon beim Kauf der Geräte zu berücksichtigen. Lesen Sie dazu die Ausführung Seite 6.

Prüfinformation „Binnenschiff“: Eine Vielzahl von Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen an Bord eines Binnenschiffes muss nicht nur vor Inbetriebnahme, sondern auch regelmäßig danach auf betriebssicheren Zustand geprüft werden. Hier den Überblick nicht zu verlieren, ist eine der vielen Aufgaben des Unternehmers. Die BGF will hier helfen und erarbeitet eine Informationsschrift, getrennt für Güterschiffe, Tankschiffe und Fahrgastschiffe. Mit ihrer Hilfe kann eine Liste aller an Bord vorhandener prüfpflichtiger Objekte erstellt werden. Ergänzt werden soll die Liste durch eine elektronische Terminverfolgung und -erinnerung.

Der Fahrensmann wird das Ergebnis vorstellen.

Tödliche Unfälle 2007 in den Betrieben der Binnenschiffahrt: Die Beratung der Unfallursachen für die tödlichen Unfälle hat gezeigt, dass der Einfluss von Alkohol nicht unerheblich ist. Wichtig ist es deshalb, sich Gedanken darüber zu machen, wie man damit umgeht. Vorgesetzte und Unternehmer haben hier eine große Verantwortung. Sie beginnt bereits bei Neueinstellungen, aber auch danach gilt es, dem Thema Aufmerksamkeit zu widmen. Schwieriger ist es oftmals, wenn Alkoholkrankheit bei langjährigen Mitarbeitern festgestellt wird. Hier hilft nur konsequentes Nichtdulden, gepaart mit Hilfsangeboten. Dabei sollten die Verantwortlichen darüber bewusst sein, dass nicht nur die Betroffenen selbst, sondern auch Kollegen und – besonders in Verkehrsberufen – Dritte gefährdet sind.

Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung

Zur Unterstützung der Betriebe hat das BGIA-Institut für Arbeitsschutz der DGUV eine Handlungshilfe für die Beurteilung von Gefährdungen bei

Tätigkeiten mit Gefahrstoffen erarbeitet.

Die Information steht in einer Neuauflage unter www.dguv.de/bgia/de/pr/

handlungshilfe/index.html zum Download zur Verfügung und kann kostenlos über bgia-info@dguv.de bezogen werden.

Forschung für die Binnenschifffahrt

Fahrsimulator fördert den Nachwuchs

Entwicklungszentrum DST Duisburg

Von der Versuchsanstalt für Binnenschifffahrt (VBD) zum „Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme“ (DST) in Duisburg: Seit 54 Jahren beschäftigt sich das Institut, als Verein strukturiert, mit der Entwicklung und Verbesserung von Binnenschiffen.

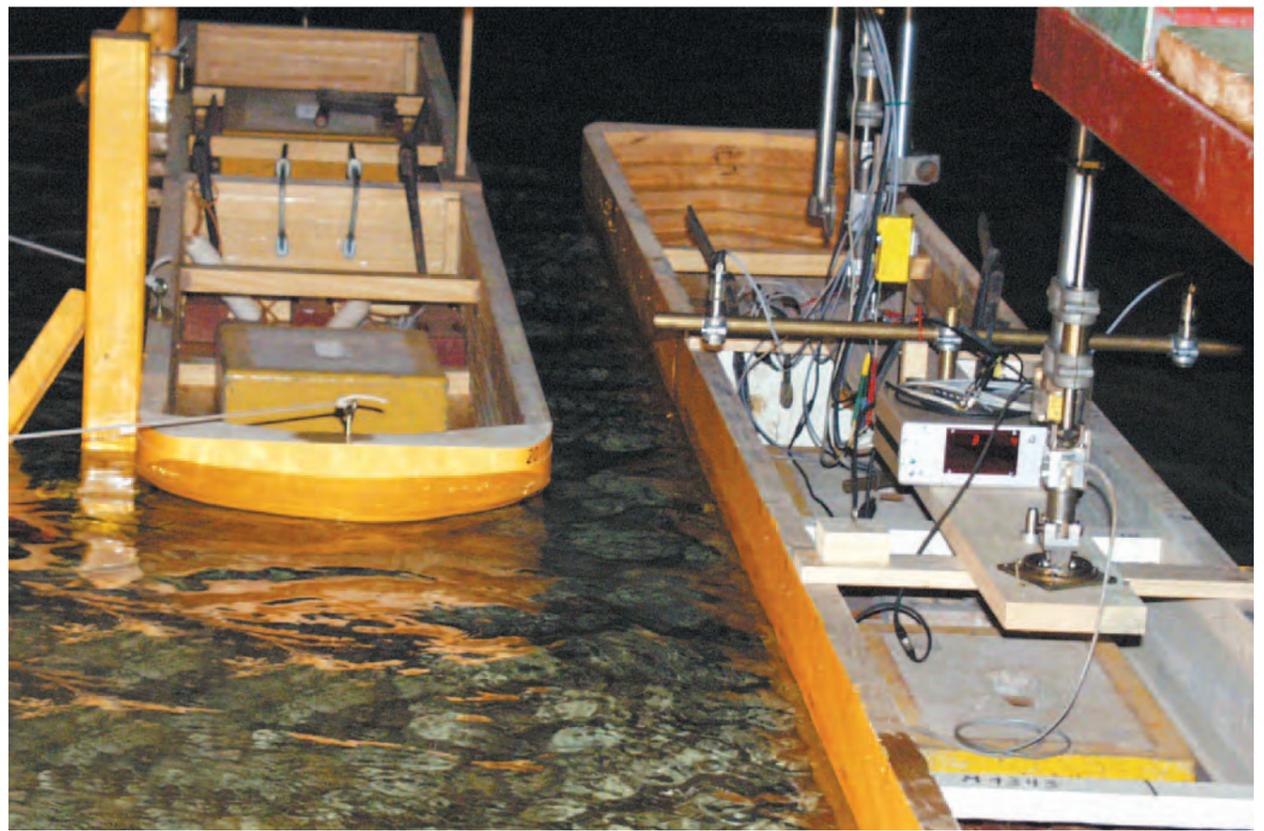
Die Versuchsanstalt für Binnenschifffahrt wurde 1954 gegründet. Ziel: Wiederaufbau der Binnenschifffahrt nach dem 2. Weltkrieg in Duisburg, wo Hafen- und Bahnanlagen schwer beschädigt waren. Die damals in der VBD entwickelten Schiffsmodelle fahren heute noch, so der Prototyp Gustav König (1.000 Tonnen) oder das Modell Johann Welker (ein damaliger Haniel Ingenieur) mit 1.350 Tonnen. Dipl.-Ingenieur, Fachbereichsleiter und DST-Vorstandsmitglied Joachim Zöllner, der selbst einer Binnenschifferfamilie entstammt und als Praktikant bei der damaligen VBD begann: „Diese Schiffstypen bildeten das Rückgrat der deutschen Binnenschifffahrt.“

Vorbild ab Ende der 50er-Jahre war die Schubschifffahrt auf dem Mississippi, wo bereits seit Jahrzehnten leistungstärkere Transportsysteme für Massengut entwickelt wurden. Nach der Ölkrise 1973 wurden aber in Deutschland noch größere Schiffs-

systeme für das Wasser gebaut: Das waren Großmotorschiffe (GMS) mit bis zu 3.000 Tonnen. Entwickelt wird heute nach dem neuesten Stand hydrodynamischer und bewegungsphysikalischer Schiffbau-Forschung CFD (Computational Fluids Dynamics) und EFD (Experimental Fluid Design).

2004 wurde die VBD in DST umbenannt. „Dadurch können wir auf dem internationalen Markt bestehen“, so Zöllner. Das Entwicklungszentrum mit derzeit 33 Mitarbeitern hat seine Auftragslage seit der Umbenennung um 20 Prozent ausgebaut. Der Fachbereichsleiter: „Ungefähr 60 Prozent unserer Tätigkeiten entfallen immer noch auf Forschung.“

Dabei werden Schiffsmodelle aus Holz (Maßstab 1:16) im 200 Meter langen Kanal der Versuchsanstalt auf Wasserlage, Wirbelverhalten der Propeller (200 Exemplare auf Lager) überprüft. Die Entwicklung der hiesigen Binnenschifffahrt sieht Zöllner als zukunftssträhig: „Der Rhein



Versuch zu Kraftmessungen bei Überholvorgängen.

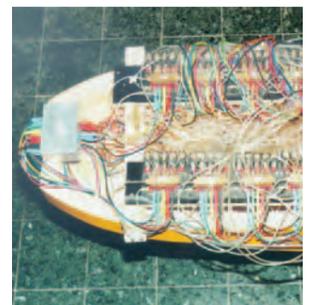
kann an Transportkapazität noch den Faktor Fünf vertragen.“

Das neueste Projekt am DST: Eine hochmoderne Fahrsimulationsanlage für die Ausbildung für Binnenschiffer und die Weiterbildung von Schiffsführern am Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg-Homburg.

Der Fahrensmann wird über den Simulator nach Fertigstellung berichten.



Fachbereichsleiter Joachim Zöllner am neuen Fahrsimulator.



Druckmessungen.

Robert sitzt in einer tödlichen Falle – und ausgerechnet sein alter Kumpel Rick hat ihn dort hineingelockt. Es geht um die Beute aus einem Raubüberfall und um die Liebe von Roberts Freundin. Doch genau die sorgt schließlich dafür, dass die Geschichte anders ausgeht als geplant.

Obwohl es gerade mal Nachmittag war, herrschte hier im Moor schon eine merkwürdig düstere Stimmung. Robert McKinley zog unwillkürlich den Kopf zwischen die Schultern, während er sich durch Birken und Blaubeerkraut kämpfte und nichts hörte als das Brausen des Windes, der kalt war und ruppig und die gelben Blätter von den Bäumen riss.

War er hier überhaupt noch richtig? Ja – dort stand das Gerippe der alten Kiefer, und dahinter wurde der Wald dünner und hörte dann auf. Vor Robert dehnte sich jetzt eine weite braungrüne Fläche mit etlichen Wasserflächen, die den dunkelgrauen Himmel spiegelten.

Vorsichtig ging Robert weiter. Der Boden war hier quatschnass und machte bei jedem Schritt merkwürdige Geräusche. Ja, schlimmer noch – er schien ständig weicher zu werden. Schon nach wenigen Metern versank Robert bis über die Knöchel. Sein Herz begann, schneller zu schlagen. Sollte er umkehren?

Nein! Dafür hatte er nicht drei Jahre im Gefängnis gesessen und die schreckliche Trennung von Jenny ertragen! Er würde jetzt weitergehen, bis er das Versteck des geraubten Schmucks erreicht hatte. Sein Freund Rick hatte ihm die Stelle genau beschrieben. Er

musste bloß noch bis zu diesem abgestorbenen Strauch da vorne ...

Robert machte einen weiteren Schritt – und sauste plötzlich einen halben Meter in die Tiefe. Brauner Torf spritzte um ihn in die Höhe, und das eiskalte Moorwasser durchtränkte seine Hose. Erschrocken versuchte sich Robert wieder zu befreien. Doch seine Füße fanden keinen Halt mehr in dem weichen Torf. Und jede Bewegung ließ ihn weiter sinken! Es war furchtbar!

Verzweifelt blickte er über die Schulter. Die Spur, die von dem sicheren Rand des Birkenwaldes durch die dunkelgrünen Torfmoose bis zu der Stelle führte, an der er eingesunken war, stach deutlich von ihrer Umgebung ab. Wäre er doch nur am Rand des Moores geblieben!

Wieder sackte er ein Stückchen ein, das kalte Wasser ging ihm jetzt schon bis zur Hüfte. Und unter seinen Füßen war nichts, was irgendeinen Widerstand bot. Nur weicher, puddingartiger, gieriger Torf. Er war verloren! An den geraubten Schmuck dachte er schon gar nicht mehr, aber an Jenny! Wie hatte er sich darauf gefreut, sein Leben mit ihr verbringen zu können! Die ganzen Jahre im Gefängnis hatte ihn alleine dieser Gedanke aufrecht gehalten! Und nun ... nun würde er sie wohl nie wieder sehen ...

Plötzlich horchte Robert auf. Da kam jemand! Zwischen dem Birkenstämmen am Rande des Moores näherte sich eine Gestalt! Mensch, das war ja ... das war ja Rick! Sein Freund und Komplize, der damals bei dem Überfall auf den Juwelier dabei gewesen war. Der im



Augen voller Hass

VON HANS-JÜRGEN ZIETZ

Gegensatz zu Robert nicht erwisch worden war und Gelegenheit gehabt hatte, die Beute hier im Moor zu verstecken. „Rick! Schnell! Hol' mich hier 'raus!“

Doch Rick beeilte sich kein bisschen. Ganz gemächlich trat er zwischen den Birken hervor und achtete sorgfältig darauf, dem Rand des Moores nicht zu nahe zu kommen.

„Wie ich sehe, bist du unserem Schatz bereits ganz nahe! Kannst du ihn schon fühlen?“

„Nein. Und ich komme auch nicht mehr weiter, das siehst du doch! Hilf mir 'raus!“

„Ich fürchte, das kann ich nicht!“

„Was? Wie meinst du das?“ Robert hatte vor Erregung zu schreien begonnen, und sofort sackte er wieder ein Stückchen

tiefer. Das Moor schmatzte leise und genussvoll.

„Wie ich das meine? Genauso, wie ich's sage! Ich bin dir dankbar, dass du mich nicht verpiffen hast. Somit konnte ich die letzten drei Jahre nutzen und ein paar Kontakte knüpfen. Ich kann jetzt richtig groß einsteigen. Aber dazu brauche ich das ganze Geld! Also ist es das Beste, wenn du versinkst! Außerdem ...“

„Das kannst du nicht machen! Ich ...“

„Ja, richtig so. Reg' dich nur ordentlich auf, dann geht's umso schneller! Du wirst es übrigens nicht glauben, aber unsere Beute liegt tatsächlich da drin – keine zwei Meter von dir entfernt. Damals, als ich den Schmuck hier versteck-

te, hatte es wochenlang nicht geregnet. Da konnte man hier ganz gut gehen. Und irgendwann im Sommer wird das wieder so sein, und dann hole ich mir die Klunkern und mach sie zu Geld! Zu viel Geld.“

Wieder gab das Moor glucksend ein bisschen nach, und Robert konnte nur mit Mühe einen Schreckenschrei unterdrücken. „Hör zu!“, rief er. „Von mir aus kannst du alles haben, mir ist es egal. Aber zieh' mich 'raus!“

„Tut mir leid, aber selbst das ist unmöglich! Es gibt da nämlich noch einen anderen Punkt, und der heißt Jenny!“

„Meine Freundin? Was ist mit der?“

„Ich mag sie sehr gerne! Aber solange du lebst, kommt man einfach nicht an sie 'ran. Selbst die drei Jahre, die du im Knast warst, hatte ich keine Chance. Aber wenn du erst mal von der Bildfläche verschwunden bist ...“

Erneut sog ihn der Torf ein wenig tiefer, und jetzt spürte er Kälte und Wasserdruck schon auf der Brust. Diesmal konnte Robert einen Aufschrei nicht mehr unterdrücken.

„Tja, ich glaube, ich werde mich dann mal zurückziehen. Der letzte Akt dieses Dramas sollte am besten ohne Zuschauer stattfinden, oder? Mir scheint, du willst nicht gerade wie ein Held von dieser Welt gehen. Mach's gut!“

Da war Robert wieder allein im Moor. Ein kalter Wind blies ihm ins Gesicht, und irgendwo hoch oben schwebte ein merkwürdiger Vogel und stieß traurige Schreie aus. Robert fühlte, wie die Panik über ihm zusammenzuschlagen drohte. Verzweifelt schloss er die Augen.

Plötzlich platschte es neben ihm! Er schreckte auf, sank dabei wieder etwas tiefer, und dann entdeckte er neben sich das Ende eines gelben Kunststoffseils! Unsicher, ob er nicht bereits fantasierte, folgte er dem Seil mit den Augen. Mein Gott! An dessen anderem Ende stand Jenny!

„Schnell! Fass' an! Ich zieh' dich 'raus!“

Die zierliche junge Frau musste sich mächtig anstrengen, aber nach einigen langen Minuten hatte Robert dann doch wieder sicheren Boden unter den Füßen. Ohne Rücksicht auf Nässe und Dreck fiel sich das Pärchen in die Arme.

„Wie hast du mich gefunden?“, fragte Robert schließlich.

„Du warst gerade losgefahren, da sagte Rick, er wolle dir helfen, den Schmuck zu bergen. Es sei vielleicht doch nicht so einfach, wie er zuerst gedacht hatte. Ich hätte mir nichts dabei gedacht, wenn ich nicht in der Sekunde in seine Augen hätte sehen können, in der er deinen Namen nannte – sie waren für einen kurzen Moment voller Hass und Gier. Da bin ich ihm unauffällig nachgefahren.“

Robert atmete tief und dankbar ein.

„Aber ich habe dir damals schon gesagt, dass bei diesen krummen Sachen nichts 'rauskommt!“, setzte Jenny hinzu. „Wir kommen auch ohne diesen elenden Schmuck über die Runden!“

„Ich will ihn auch gar nicht mehr haben! Und gesessen habe ich bereits. Rick allerdings noch nicht! Und das soll er jetzt nachholen! Wegen Raub. Und wegen versuchten Mordes!“