

# 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](http://www.bgf.de) ISSN 0931-1076 · Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

## Wo uns der Schuh drückt

### Mitfahrender Gast ist kein Mitarbeiter

**Sommerzeit – Urlaubszeit! Viele zieht es da ans Wasser. Und noch schöner ist es da für einige Urlauber sogar auf dem Wasser. Hier soll jetzt nicht die Rede davon sein, ein Sportboot oder ein Hausboot zu mieten und über Europas Kanäle und Flüsse zu schippern. Viele haben stattdessen den Wunsch auf einem „richtigen Frachtschiff“ mitzufahren. Mit richtigen Fahrensleuten auf einem Binnenschiff Europas Wasserstraßen zu bereisen.**

Kann man da Urlaub machen? Man kann! Immer mehr Schiffseigner bieten Platz für Urlauber auf ihren Binnenschiffen, für einzelne Fahrten oder für längere Zeit. Grundsätzlich sind solche Angebote zu begrüßen. Wird doch dadurch für die „Landratten“ das exotische Thema Binnenschiffahrt etwas greifbarer; das Miteinander von Schifffahrtstreibenden und den Menschen an Land, außerhalb der Binnenschiffahrt wird verbessert und das Verständnis um die Probleme der „Menschen auf dem Fluss“ vertieft.

#### Einblick in die Arbeit

Und wer weiß: Vielleicht ist ja auch einmal ein Verantwortlicher aus einem Speditionsunternehmen als Urlauber an Bord und wird zukünftig nur noch auf Binnenschiffe und nicht mehr auf andere Verkehrsträger verladen ...

Doch wie bei so vielen schönen Sachen hat alles seine Kehrseite, gibt es vieles, was – von beiden Seiten – bedacht werden muss. Der mitfahrende Urlauber wird sicherlich nicht nur müßig an Bord verweilen, sondern auch einmal selber mit anpacken wollen, sich nützlich machen beim Anlegen, beim Löschen oder bei anderen Bordingarbeiten – doch

halt! Der Gast soll ja schließlich Gast bleiben und nicht zum Mitarbeiter werden. Denn der Beruf des Binnenschiffers will nicht nur umfangreich gelernt sein, sondern gehört auch nicht gerade zu den ungefährlichsten – dies ist allseits bekannt. Nicht nur eine dreijährige Ausbildung, umfangreiche Unterweisungen, arbeitsmedizinische Vorsorge sind vonnöten, auch Persönliche Schutzausrüstung muss besorgt und persönlich angepasst werden. Das kann man für einen Fahrgast nicht einmal so eben absolvieren.

Und wenn – was niemand hofft – es zum Unfall bei Tätigkeiten des Gastes im Bordbetrieb käme, wäre sogar zu prüfen, ob ein Versicherungsfall vorliegt – und für den Binnenschiffer könnte dies dann allerlei Konsequenzen haben, bis hin zum negativen Einfluss auf das Beitragsausgleichsverfahren.

Übrigens, was auch noch zu bedenken ist: auf den deutschen Wasserstraßen außerhalb des Rheins ist ein Schiff, das zur gelegentlichen Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt eingesetzt wird, ein Fahrgastschiff, auch wenn (anders als auf dem Rhein) nur ein oder zwei Personen gegen Entgelt mitfahren.

Also: Landratten als Urlauber auf Binnenschiffen ist eine schöne Sache, aber es gibt vieles zu berücksichtigen, damit es für alle Beteiligten auch eine schöne Sache bleibt.

## Beste Arbeitgeber gesucht

Die Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) und das Great Place to Work-Institut in Köln suchen ab sofort gemeinsam Deutschlands Beste Arbeitgeber 2009. Prämiiert werden Qualität und Attraktivität der Unternehmen als Arbeitgeber. Grundlage der Bewertung sind schriftliche Mitarbeiterbefragungen und eine Beurteilung der Maßnahmen und Konzepte der Personalpolitik.

Alle Informationen zu den Wettbewerben, zum Zeitplan und die Anmeldeunterlagen finden Sie ab sofort unter [www.greatplacetowork.de](http://www.greatplacetowork.de). Weitere Infos auf den INQA-Internetseiten.

## Verkehrssicherheitskampagne von BMVBS und DVR

„Runter vom Gas!“ lautet der Titel der neuen Kampagne zur Verkehrssicherheit des Bundesverkehrsministeriums und des DVR. Die Opfer von Verkehrsunfällen stehen dabei im Vordergrund. Aufgrund der Tatsache, dass nicht angepasste Geschwindigkeit nach wie vor Unfallursache Nummer eins auf deutschen Straßen ist, sollen die Folgen dieses unverantwortlichen Handelns im Straßenverkehr deutlich gemacht werden. Fast ein Drittel aller schweren Unfälle passieren, weil das Tempo zu hoch ist. Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer kann und muss durch sein Verhalten zu mehr Sicherheit auf deutschen Straßen beitragen.

#### Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung
- Arbeiten im Sommer
- Grundsätze der Prävention
- CIPA-Vollversammlung



## „Buran“ auf dem Weg nach Speyer

Im April gab es auf dem Rhein eine seltene Fracht zu bestaunen. Das Spaceshuttle Buran war nicht auf dem Weg

ins All, sondern ins Technikmuseum nach Speyer. Und da das Spaceshuttle Buran bekanntlich am Rhein liegt, war es naheliegend, dass

die seltene Fracht auf den Wasserstraßen unter den Blicken zahlloser Zuschauer ihren letzten Standort erreichte.

## Fusionsgespräche mit der See-BG fortgesetzt

### Vertreterversammlung tagte in Flensburg

Am 30. April trat die Vertreterversammlung zur Frühjahrssitzung zusammen. Tagungsort war in diesem Jahr Flensburg. Die Sitzungsteilnehmer ließen sich zunächst ausführlich über die Arbeit der Verwaltung und der Prävention in den letzten Monaten informieren. Die Berichte zeigten, dass insbesondere im Bereich der Prävention die branchenspezifische Organisation der Berufsgenossenschaften ein direktes Eingehen auf die Themen in den einzelnen Branchen möglich machen und zu guten Ergebnissen für die Praxis führen.

Aktuell wird dies an der Aktion der BGF und ihrer Partner zur Einführung von Fahrerassistenzsystemen deutlich, mit der es der BGF gelungen ist, durch Eigeninitiative ein wichtiges Signal zur Einführung solcher Systeme zu geben. Sie leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und damit Betriebssicherheit bei den bei ihrer versicherten Unternehmen.

Auch aktuelle Gesetzgebungsverfahren wie das Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz und ihre Auswirkungen auf die Unterneh-

men des Verkehrsgewerbes wurden angesprochen.

Breiten Raum nahmen schließlich die Ausführungen zum Stand der Fusionsgespräche mit der See-BG ein. Dabei wurde ein Resümee gezogen, was bereits erreicht worden ist, aber auch die noch offenen Punkte aus den Gesprächen der Projektgruppen wurden angesprochen.

Nicht nur die BGF und die See-BG befinden sich zurzeit in Fusionsverhandlungen. Im Rahmen der Reform der gesetzlichen Unfallversicherung

durchlaufen auch andere Unfallversicherungsträger Fusionsprozesse. Auch darüber wurden die Teilnehmer informiert.

Der Vertreterversammlung vorausgegangen war eine Informationsveranstaltung für die Vertreter der Selbstverwaltung. Unter anderem stand ein Besuch des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) auf dem Plan. Hier war vor allem von Interesse, welche Zahlen, Daten und Fakten das KBA im Rahmen seiner Aufgaben erarbeitet.



Was Mathematik alles kann, zeigt die MS „Wissenschaft“.

## Mathematik zum Anfassen

### MS „Wissenschaft“ 2008 ist unterwegs

Mathematik erscheint oft als schwierig. Dabei ist die Mathematik unser Alltagsbegleiter, und jedermann benutzt seine eigenen Rechenkünste im Alltag.

2008 ist das Jahr der Mathematik – und die Binnenschiffahrt unterstützt die Mathematik mit dem Ausstellungsschiff 2008 zum Jahr der Mathematik.

Die Ausstellung an Bord des 105 m langen Ausstellungsschiffs zeigt den Besuchern, wo Mathematik drin steckt, und was sie alles kann. Über 30 Häfen läuft die MS Wissenschaft 2008 an.

Die Tour begann am 7. Mai in Bonn und endet am 4. September in Berlin. An Bord des Schiffes können die Besucher sich erklären lassen, was Reiskörner mit Mathematik zu tun haben oder warum die Verzinsung auf dem Bankkonto nicht immer am besten ist, wenn die erste Zahl am höchsten ist.

Auf 600 Quadratmetern Ausstellungsfläche animieren 30 Exponate zum Mitmachen und Ausprobieren, zeigen die Ausstellungsbereiche Natur, Technik, Mensch und Geist, wo man überall auf Mathematik trifft, und wie sie uns hilft.

Junge Wissenschaftler sind als Ausstellungsboten dabei und beantworten Fragen der Besucher.

Die MS Wissenschaft wird von Wissenschaft im Dialog realisiert und vom Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung und von der Klaus-Tschira-Stiftung (KTS) finanziell unterstützt.

Das Schiff legt jeweils für zwei bis drei Tage an den Rheinhäfen und den Nebenflüssen an und ist von 9.00 bis 19.00 Uhr geöffnet.

Infos und die Fahrtroute unter [www.wissenschaft-im-dialog.de](http://www.wissenschaft-im-dialog.de)



Hallo Fahrenslente!

Nicht die Augen vor der Sucht verschließen

Erschreckende Zahlen brachte in diesen Tagen der Drogen- und Suchtbericht 2008 zutage. Vor allem eine Tendenz ist besorgniserregend: Der ansteigende Trend zum sogenannten Komasaufen. Jeder vierte Jugendliche betrinkt sich regelmäßig – und das zum Teil bis zum Abwinken. Nun mag man meinen, dass es das schon immer gab. Gerade in der Pubertät kommt man doch vielfach um den berühmten Vollrausch nicht herum. Eine Erfahrung, die man eben macht auf dem Weg ins Erwachsenwerden.

Aber wenn im Drogenbericht festgestellt wird, dass vor acht Jahren nur halb so viele Jugendliche mit zu viel Alkohol im Blut ins Krankenhaus kamen, dann spricht die Zahl für sich. Gerade bei Jugendlichen, deren Körper und Gehirn sich noch in der Entwicklung befinden, sind die Folgen des extensiven Alkoholmissbrauchs gravierend.

Sobald britische Forscher jetzt die These erhoben, dass regelmäßiges Komatrinken womöglich im Gehirn dauerhafte Schäden verursacht. Schädlich sind die Folgen auch für andere Körperregionen. Hinzu kommen akute Folgen wie erhöhte Unfallgefahr, die auftritt, weil Alkohol die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt, was sich besonders im Straßenverkehr aber auch an vielen Arbeitsplätzen auswirkt. Neben diesen akuten Folgen birgt regelmäßiger Alkoholmiss-

brauch natürlich immer auch die Gefahr, süchtig zu werden. Aber Alkoholsucht ist nicht die einzige Suchtgefahr. Es rauchen zwar immer weniger Jugendliche, was aber nicht heißt, dass es kein Suchtpotenzial gibt. Auch illegale Drogen und Rauschmittel sind nicht von der Tagesordnung verschwunden. So ist die Zahl der Herointoten nach Jahren des Rückgangs wieder gestiegen.



Nicht zu vergessen sind auch andere „Laster“ oder sogar Süchte, an die man gemeinhin nicht denkt. Vor allem bei jungen Mädchen und Frauen gibt es immer mehr, die an Ess-Störungen leiden, wobei beide Extreme verbreitet sind. So gibt es zunehmend übergewichtige Personen, aber auch Mager-süchtige.

Und schließlich sind auch die Menschen zu nennen, deren Verhalten in bestimmten Bereichen Züge von Sucht aufweist: Der Umgang mit dem Computer und dem Internet zum Beispiel, Extremsport, ja sogar Arbeit können dazu

zählen. Dabei ist nicht jeder, der regelmäßig im Netz surft oder sich stundenlang mit Computerspielen beschäftigt, suchtfähig. Experten gehen aber davon aus, dass ähnlich wie bei stoffgebundenen Süchten ein gewisses Potenzial an Gefährdeten gegeben ist und bei denen der Umgang nicht mehr nur freiwillig erfolgt, sondern, deren Verhalten extreme Züge aufweist.

Auch wenn man als Kollege oder Vorgesetzter nicht der „Aufpasser“ für die anderen ist, so hat man gerade bei Jugendlichen und Auszubildenden immer auch eine Verantwortung. Bei einer akuten Gefährdung, zum Beispiel bei einem Rausch oder Missbrauch, muss man schon aus Sicherheitsgründen einschreiten und darf nicht die Augen verschließen und hoffen, dass es gut geht. Und auch dann, wenn man das Gefühl hat, es droht jemand in die Sucht abzurutschen, darf man nicht tatenlos zusehen.

Die Betroffenen schaffen es oft nicht mehr aus eigener Kraft, sich aus dem enger werdenden Netz der Sucht zu lösen, sondern brauchen Hilfe. Unterstützung finden Kollegen hier beim Betriebsarzt, der die nötigen Kontakte zu professioneller Hilfe vermitteln kann.

*Regitta*



Bereit zum Einsatz: Die „Warnow Star“ wartet auf Gäste.

„Warnow Star“ pendelt an der Ostsee

Fahrgastschiff in den Niederlanden gebaut

Die Ostsee ist ein beliebtes Urlaubsgebiet. Aufenthalt im, am und auf dem Wasser inklusive.

Für die Fahrt zwischen Rostock und Warnemünde gibt es jetzt ein neues Angebot. Im niederländischen Moerdijk ist für die Warnow Personenschiffahrt R. Kammel ein neues, bequemes und helles Fahrgastschiff gebaut worden.

Das vierundzwanzig Meter lange und etwas mehr als sieben Meter breite Fahrgastschiff bietet 150 Personen ausreichend Platz. Die Bauart ermöglicht den Fahrgästen, einen panoramartigen Ausblick zu genießen. Weder Aufbauten noch Abgase können das Sichtvergnügen in Fahrtrichtung auf dem Freideck

trüben. Große Fensterscheiben im geschlossenen unteren Bereich ermöglichen auch bei weniger schönem Wetter ausreichende Blickverbindungen auf die Umgebung.

Elektrische Querstrahlanlage

Die Iveco-Antriebsmaschine sorgt für eine flotte Vorwärtsfahrt, und die ermittelten Fahrt- und Manöviereigenschaften ermöglichen eine sichere Fahrt. Hindernisse können mittels Ausweich- oder Stoppmanövern in kürzester Zeit umschifft oder ausgewichen werden.

Die im Vorschiff eingebaute elektrische Querstrahlanlage ermöglicht dem Kapitän von

seinem geräumigen Steuerhaus aus ein seichtes An- und Ablegen sowie sicheres Ein- oder Durchfahren von Schleusen und schmalen Brücken. Bilder von gezielt angebrachten Kameras, die nicht der Überwachung sondern dem sicheren Arbeiten an den Festmacheinrichtungen dienen, können im Steuerhaus auf einem Monitor eingesehen und in die Fahrtmanöver einbezogen werden.

Die für alle Fahrgäste an Bord befindlichen Rettungswesten brauchen hoffentlich nie eingesetzt werden, denn auch der Brandschutz wurde ausreichend eingeplant. Wir wünschen den Eigentümern, der Besatzung und den Fahrgästen allzeit eine sichere und gute Fahrt.

Maritime Verkehrssicherung verhindert Unheil

In der Verkehrszentrale Brunsbüttel überwachen drei Nautiker den Elbe-Verkehr

Die Verkehrszentrale Brunsbüttel (VKZ) leistet in der „Maritimen Verkehrssicherung“ wertvolle Arbeit im Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste auf der Elbe.

Die VKZ Brunsbüttel ist zuständig für den von sechs Radarantennen überwachten Elbabschnitt von der Hamburger Landesgrenze bei Tinsdal (Stromkilometer 638,9) elbabwärts bis zum Fahrwasserseertonnenpaar 53/54 (Strkm 702). Zur Verkehrsinformation, -unterstützung und -regelung wird in der ständig von drei Nautikern besetzten VKZ ein Lagebild mit Verkehrs-, Revier- und Umweltdaten erstellt.

Von Landesgrenze bis Tinsdal

Grundlage für die Schiffsdatensammlung sind die Schiffsfahrtpolizeilichen Meldungen aller Schiffe über 50 Meter Länge sowie aller Tankschiffe mit gefährlichen Massengütern (z.B. Propan, Benzin), die in den Bekanntmachungen der WSD'n Nord und Nordwest geregelt sind.

Diese Schiffe müssen an den bekanntgemachten Positionen ihr Unterscheidungssignal, Schiffsname, Länge, Breite und Tiefgang ebenso wie Abgangs- und Bestimmungshafen, Transport von Gefahrgut und Mängel am Schiff oder Ladung angeben.



Die Verkehrszentrale in Brunsbüttel

Diese Daten werden durch die Nautiker mit den Radardaten aus dem System korreliert und laufen in ein mit allen Verkehrszentralen an der Nordsee vernetztes Schiffsdatenverarbeitungssystem. Bei Eintritt in das Brunsbütteler Revier erfolgt die Positionsmeldung des Schiffes auf dem UKW-Sprechfunkkanal 68 „Brunsbüttel Elbe Traffic“ (Hörsbereitschaft vorgeschrieben).

Der als Wachleiter tätige Nautiker vom Dienst (NvD), mit strom- und schiffsfahrtpolizeilichen Aufgaben betraut, wertet das Lagebild im Hinblick auf Gefahren und Störungen aus. Er leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ein. Ein Beispiel für die Verkehrsinformation, ist die auf UKW-Kanal 68 stündlich ausgesandte Lagemeldung (jeweils 5 Minuten nach der vollen Stunde). Sie beinhaltet

meteorologische Verhältnisse, Sturmwarnungen und Wasserstände, aber auch Reedenbelegungen, Störungen an Seezeichen und Positionen aller Schiffe L > 250 Meter und/oder Tfg. > 10,0 Meter.

Erkennt der NvD, dass die Verkehrsinformationen nicht ausreichen, kommt es zur Verkehrsunterstützung mit Hinweisen und Warnungen, die die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf gefahrenrichtige Gegebenheiten lenken soll. Im Einzelfall bestimmt der Nautiker vom Dienst Verkehrsregelungen.

Bereit für Sofortmaßnahmen

Sie sind meistens schiffsfahrtpolizeiliche Verfügungen und werden erteilt, soweit unterstützende Maßnahmen nicht ausreichen. Diese hat der Schiffsführer unbedingt zu beachten. Das sind z.B. ein Weiterfahrverbot für Schiffe mit technischen Ausfällen, Überholverbot bei Gefahr, Einlaufverbot für Tankschiffe mit besonders gefährlichen Gütern in die Bundeswasserstraße.

Die VKZ ist auch Notfallmeldestelle zur Einleitung von Sofortmaßnahmen, zur Rettung und Bergung von Menschen und zur Verkehrssicherung bei Schiffsunfällen.

Gegen Manipulation von Schutzeinrichtungen

Die Suva – Schweizer Unfallversicherungsanstalt – ist in der Schweiz das, was in Deutschland die Berufsgenossenschaften sind.

Ähnlich wie wir, kümmert sich auch die Suva um die Einhaltung der Unfallverhütung in den Betrieben. Derzeit wird dort eine Kampagne durchgeführt, die sich mit einem auch bei uns weit verbreiteten Thema befasst: Manipulierung von Schutzeinrichtungen.

„Mal eben“ das Schutzblech über dem Zahnradantrieb für Wartungszwecke abgebaut – und nicht wieder montiert – oder den Spaltkeil an der Tischkreissäge, aus welchen Gründen auch immer, ausgebaut.

Die Beispiele könnten beliebig fortgesetzt werden, von der Überbrückung der Zweihandschaltung bis zum Außerkraftsetzen von Lichtschrankenschaltern. Dieses Manipulieren ist oft genug Auslöser für schwerste Unfälle.

Mit der Kampagne „STOP dem Manipulieren von Schutzeinrichtungen“ will die Suva diesen Missstand in den nächsten Jahren gezielt bekämpfen. Das Problem- und Risikobewusstsein soll gefördert und die Zahl der Manipulationen und der dadurch verursachten Unfälle drastisch gesenkt werden.

Weitere Informationen zur Kampagne finden Sie unter <http://www.suva.ch/home/suvapro/branchenfachthemen/schutzeinrichtungen.htm>





● Regeln für die Sommermonate

● Sonnenbrand und Hautkrebs

● Leicht und gesund essen

# Hitzeschutz für den Körper

Nicht nur nach dem Kalender – auch nach dem Wetter ist Sommer, die Sonne scheint, also raus, wer nicht schon draußen zu tun hat. Bei vielen ist immer noch Braun angesagt und so nutzen sie jede Sekunde in der Sonne. Und auch viele derjenigen, die berufsbedingt draußen zu tun haben, ziehen aus, was sie stört und arbeiten in knappen Hosen und freiem Oberkörper – zumindest bei uns.

Ganz anders sieht dies in den Sunshine Staaten wie Australien und Kalifornien aus. Dort ist vielfach der Wienerwald-Look schon wieder out und gesunde Blässe angesagt und das mit gutem Grund. Nach den letzten Gesundheitsberichten nimmt auch bei uns Hautkrebs als Todesursache zu. Hautkrebs ist, rechtzeitig erkannt, gut heilbar. Vorsorge ist deshalb wichtig. Die ab dem 1. Juli angebotene Möglichkeit zur Vorsorge für Erwachsene ab 35 Jahren sollte deshalb von allen genutzt werden. Hautkrebs streut Krebszellen in andere Organe. Ist dies erst geschehen, sinken die Heilungschancen.

## Sonnensegel aufstellen

Vorsorge ist nicht nur beim privaten Sonnenbaden notwendig, sondern auch bei allen Arbeiten im Freien, sei es im Baugewerbe, in der Landwirtschaft oder auch in der Binnenschifffahrt. Hier kommt sogar durch die Nähe zum Wasser und die Reflexion der Sonnenstrahlen zusätzliches Gefährdungspotenzial dazu.

Es wird daher dringend empfohlen:

Wenn immer es möglich ist, die Zeit zwischen 11.00 und 15.00 Uhr für Arbeiten in praller Sonne meiden. Die Arbeiten entweder in die Morgen- und Abendstunden legen oder im Schatten arbeiten. Wenn dies nicht möglich ist, stets geeignete Schutzmaßnahmen ergreifen: Dies bedeutet: Auch bei größter Hitze geeignete luftige, aber Körper bedeckende Kleidung tragen, möglichst langärmelige Ober-

teile und lange Hosen. Ein weißes Baumwoll-T-Shirt hat allerdings nur einen Sonnenschutzfaktor von 1–5! Im Freizeitbereich gibt es bereits geeignete luftige Bekleidung mit hohem Schutzfaktor. Zusätzlich schützt ein Hut oder eine geeignete Kappe den Kopf und die empfindliche Ohrmuschel. Vor allem die nicht bedeckten Körperteile, aber sinnvoll den ganzen Körper, unbedingt mit Sonnenschutzcreme mit hohem Schutzfaktor eincremen und zwar rechtzeitig und ausreichend. Dabei besonders die Sonnenbalkone (Nasenrücken, Ohren, Oberflächen der Füße etc.) nicht vergessen. Zum Schutz der Augen ist eine geeignete Sonnenbrille mit entsprechender Schutzwirkung ein Muss.

Im Sommer benötigt der Körper ausreichend Flüssigkeit. Um den Flüssigkeitsverlust durch Schwitzen auszugleichen, sind Früchte- oder Kräutertee oder Mineralwasser geeignet, in keinem Fall Alkohol. Auch mit der richtigen Auswahl beim Essen kann man dem Körper die klimatischen Bedingungen erleichtern. Im Sommer ist leichte und frische Kost angesagt. Salate, Obst, mageres Fleisch und Fisch führen die notwendigen Nährstoffe zu, ohne den Körper und den Kreislauf mit schwerer Verdauungsarbeit zu belasten!

Ein Thema ist auch die Ozon-Problematik. Die Ozonwerte in der Atemluft weisen im Sommer, je nach Wetterlage hohe Werte auf. Sie sind zur Mittagszeit am höchsten und belasten die Atemorgane. Dies ist ein weiterer Grund, schwere Arbeiten möglichst in die Morgen- oder Abendstunden zu verlegen. Die südländische Siesta hat also durchaus ihren Sinn und steht nicht nur für Müßiggang.

## Belastung bis zum Hitzschlag

Neben den Kreislaufproblemen durch Flüssigkeitsverlust, Atemwegsbelastungen durch Ozon und der Hautgefährdung bis hin zum Sonnenbrand besteht bei sommerlichen Arbeiten im Freien grundsätzlich die Problematik der Hitzelasta-



Sonne macht Spaß – aber nur mit dem richtigen Schutz.

stung bis hin zum Hitzschlag. Kann der Körper seine Kerntemperatur nicht mehr durch Schwitzen – also Kühlen – regeln, kommt es schlagartig zu einem Kreislaufkollaps, dem Hitzschlag.

Weiter ist Hitze ein Stressfaktor. Bei Temperaturen um die 30°C verlangsamen sich die Reaktionszeiten deutlich, es kommt zu Fehlern und Unfällen. Auch ist an einen erholsamen Schlaf in den entsprechend aufgeheizten Räumen nicht zu denken. Eine Klima-Anlage ist daher kein Luxus, sondern ein Stück Unfallprävention.

Bei längeren Arbeiten oder bei ständigen Arbeitsplätzen ist ein Wetterschutz vorzusehen. War das bisher vorrangig ein Wind- und Regenschutz, so sind jetzt durchaus Sonnensegel, Abdeckplanen oder auch ein Sonnenschirm angesagt.

Vor allem bei Anstricharbeiten gilt es unbedingt sich zu schützen. Alte Hasen wissen, dass früher ein Anstrich mit Teerfarben den übelsten Sonnenbrand gleich mitlieferte.

Die glänzenden Farbflächen verursachen nicht nur Sonnenbrand auf ungeschützten Körperstellen sondern können auch zu „Schneeblindheit“ führen. Dies gilt auch bei allen Reinigungs- und Pflegearbeiten.

## Gegen Staub schützen

ten von hellen Flächen, z.B. an Booten oder auf Fahrgastschiffen.

Vorsicht gilt auch vor heißen Oberflächen. Der Stahl des Schiffes heizt sich extrem auf, sodass der Kontakt mit der bloßen Haut auch zu Verbrennungen führen kann.

Beim Umgang mit Gefahrstoffen gibt es keine „Sommererleichterung“. Eine Atemschutzmaske zu nacktem Oberkörper getragen, verdeutlicht sicherlich den Sinn oder Unsinn. Die meisten Gefahrstoffe sind auch „hautgängig“. Entscheidend ist auch, dass Flüssigkeiten oder Gase durch Wärmeeinfluss

schneller verdampfen, bzw. den Druck erhöhen, was zusätzliche Gefahren birgt.

Für die Persönliche Schutzausrüstung gilt generell, und das besonders im Sommer, dass alle Schutzausrüstung, ob Helm, Gehörschützer, Rettungsweste etc. nach dem Tragen entsprechend den Herstellervorgaben zu reinigen sind. Mindestens jedoch sollte nach dem Tragen ein Reinigen vom Körperschweiß erfolgen, z.B. mit einem Reinigungstuch (z.B. feuchte Kosmetiktücher). Auch eine Rettungsweste sollte schon aus Hygienegründen immer auf einem T-Shirt getragen werden. Auf das Tragen der Rettungsweste kann auch im Sommer nicht verzichtet werden. Der Unterschied zwischen der Temperatur an Deck und der Wassertemperatur ist so groß, dass der Körper mit einem Kälteschock und Kreislaufversagen reagiert. Ohne Rettungsweste gibt es da keine Chance.

Verladearbeiten zeichnen sich im Sommer und bei

Trockenheit meist durch erhöhte Staubbelastung aus. Sofern hier nicht die Möglichkeit besteht, den Staub mit Wasser zu binden, ist zwingend eine geeignete Staubmaske und eng anliegende Kleidung (z.B. Einweganzug)

## Rettungsweste nicht vergessen

zu tragen. Nach der Arbeit sind Maske und Bekleidung entsprechend zu entsorgen, um den Staub nicht in die Wohnbereiche zu verschleppen.

Die Stäube sind zum Teil atemwegsgängig und können je nach Ladung Reizungen, allergische Reaktionen hervorrufen. Ähnliches gilt für Stäube bei Wartungsarbeiten wie Abschleifen oder Abnadeln von Farboberflächen. Auch wenn manche dieser Hinweise zunächst nach Belastung aussehen, wer sie befolgt hat eine gute Chance, den Sommer gut zu überstehen.



Bei Arbeiten an Deck – Augen und Haut schützen.



Einweganzug und Maske schützen bei Anstricharbeiten.



# Gefährliche Ladung

## Mit Gütern auf TMS muss sorgfältig umgegangen werden

Auf Tankmotorschiffen ist Fingerspitzengefühl gefragt. Die von den Ladungen ausgehenden Gefahren für Mensch und Umwelt sind vielfältig. So weisen verschiedene Produkte nicht nur Feuer- und Explosionsgefahren auf, sondern können giftige, ätzende, sensibilisierende, krebserzeugende, fortpflanzungsgefährdende, erbgutverändernde oder sonstige gesundheitsschädigende Wirkungen auf den Menschen ausüben.

Die meisten der in Tankmotorschiffen transportierten Ladungsgüter weisen gleich mehrere der genannten Gefährdungen auf. Insbesondere während der Be- und Entladevorgänge, dem Entgasen, dem Reinigen oder aber während der Probennahme sind die Gefahren für die Besatzungsmitglieder besonders hoch, kommen sie doch bei diesen Tätigkeiten in direkten Kontakt zu den gefährlichen Gütern. Vor allem muss beachtet werden, dass sich die Auswirkungen der verschiedenen Stoffe im menschlichen Körper oftmals erst nach sehr langer Zeit bemerkbar machen. Im schlimmsten Fall werden sie erst durch einen Mediziner erkannt, wenn es für seine Hilfe zu spät ist.

In der Praxis sind die Gefährdungen, die von den einzelnen Produkten ausgehen, vielen Beschäftigten nicht bekannt. Dies liegt zum einen an der mangelnden Information der Beteiligten



Bei der Beförderung von Gefahrgut auf Tankschiffen sind Sicherheitsvorschriften zu beachten.

(der Inhalt der schriftlichen Weisungen nach ADN ist oft nur dürftig!), andererseits aber auch an der Gleichgültigkeit mancher Besatzungsmitglieder. In der Folge ignorieren sie die drohenden Gesundheitsgefahren. Die berühmten Sätze „Das haben wir schon immer so gemacht“ oder „Das Zeug ist doch harmlos“ kennt sicherlich jeder. Dabei ist es in der heutigen Zeit doch relativ einfach geworden sich die notwendigen Informationen zum Gesundheitsschutz zu besorgen. In Deutschland ist jede Umschlagsanlage nach

§ 6 der Gefahrstoff-Verordnung verpflichtet, auf Anfrage ein Sicherheitsdatenblatt in deutscher Sprache nach Maßgabe der Richtlinie 91/155/EWG auszuhändigen. In den anderen EU-Staaten ist diese Forderung gemäß Richtlinie 98/24/EG ebenso umgesetzt.

Dem Sicherheitsdatenblatt sind alle für die Besatzungsmitglieder wichtigen Informationen zum Gesundheitsschutz zu entnehmen. Es bietet also eine wichtige Quelle für die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz an Bord. Neben der Auswahl

der erforderlichen geeigneten Schutzausrüstung und der Einhaltung von sonstigen Schutzmaßnahmen, enthalten sie auch Informationen hinsichtlich der unteren Explosionsgrenze des jeweiligen Stoffes, sowie den Grenzwert, der aus Gründen des Gesundheitsschutzes nicht überschritten werden darf. Angegeben ist er in ppm (parts per million) bzw. ml/m<sup>3</sup>.

Damit die Informationen stets parat sind, sind die ausgehängten Sicherheitsdatenblätter an Bord aufzubewahren. So stehen sie auch bei weiteren Reisen als Information zur Verfügung.

## Fünf tödliche Unfälle 2007

### Darunter vier Ertrinkungsunfälle

Im Vorjahr sind der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen insgesamt fünf Todesfälle von Versicherten aus Unternehmen der Binnenschifffahrt gemeldet worden. Ein Unfall ist auf eine innere Ursache, also eine gesundheitliche Schädigung, die nichts mit der Arbeit zu tun hat, zurückzuführen. Bei den übrigen vier handelt es sich um Ertrinkungsunfälle.

Beim Kentern eines kleinen Schlepp-/Schubbootes im April auf dem Rhein in Höhe Mainz kamen beide Besat-

zungsmitglieder ums Leben. Der Auslöser für das Kentern ist nicht bekannt. Die beiden anderen Ertrinkungsunfälle geschahen im Juni in Berlin und im Dezember am Elbe-Lübeck-Kanal. In beiden Fällen waren die Besatzungsmitglieder sehr stark alkoholisiert und fielen während der Freizeit nachts zu später Stunde außenbords. Übermäßiger Alkoholenuss führt dazu, dass solche Ertrinkungsunfälle nicht als Arbeitsunfälle anerkannt werden können.

## Präventions-Grundsätze verständlich erläutert

### Aufteilung in vier Schriften

Die Unfallverhütungsvorschrift BGV A 1 „Grundsätze der Prävention“ ist seit Januar 2004 in Kraft. Die dazu gehörende BG-Regel mit dem gleichen Titel wurde im Oktober 2005 veröffentlicht. In diesen beiden Vorschriften werden die grundlegenden Anforderungen an die Präventionsarbeit in den Betrieben geregelt.

Unfallverhütungsvorschriften sind Rechtsnormen und solche sind, ihrem Charakter entsprechend, ziemlich abstrakt. Sie dienen der Rechtssicherheit und sollen im Falle eines Falles von Juristen gut und leicht anwendbar sein. Da sie für alle Gewerbezweige und alle Branchen gleichermaßen gelten, können sie auf die branchenspezifischen Einzelfälle nicht unmittelbar eingehen und lassen deshalb für die Praktiker in den Betrieben noch Fragen offen. Dies gilt zum Teil auch für die Regel. Sie ist schon viel eindeutiger und klarer formuliert, gilt aber auch universell und bleibt deshalb auch oft noch zu wenig konkret. Diese „Übersetzungslücke“ schließen nun vier BG-Informationen. Das Referat Binnenschifffahrt des Geschäftsbereichs Prävention der BGF will damit die UVV und die BG-Regel noch weiter, und spe-

ziell für Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt, erläutern – mit praktischen Beispielen und Bildern und, für den, der an einem Thema noch tiefer interessiert ist, mit Verweisen auf andere Schriften.

Die Vorschriften der BGV A 1 haben unterschiedliche Adressaten im Betrieb. Manche Vorschriften wenden sich an den Arbeitgeber, andere an Arbeitnehmer oder an Ersthelfer. Deshalb wurden die Informationen, die sich daraus ergeben, auf vier Schriften verteilt: So richtet sich je eine Broschüre an eine bestimmte Zielgruppe, enthält genau die Empfehlungen und Beispiele, die für deren Aufgabe sinnvoll sind. Die vier Broschüren gliedern sich in:

- Unternehmerpflichten im Arbeitsschutz
- Arbeitnehmerpflichten im Arbeitsschutz
- Unternehmerpflichten Dritten gegenüber
- Persönliche Schutzausrüstungen und Erste Hilfe.

Die vier Schriften befinden sich derzeit im Druck und können ab August beim Referat Binnenschifffahrt abgefragt oder über den Medienshop der Homepage der BGF bestellt werden.



Die Kaimauer im Logport-Hafen ist mit sicheren Treppenaufgängen ausgestattet.

## Duisburg stellt sich auf Container-Zuwachs ein

### Das erste Reederterminal im Hinterland

Vielfältiger und noch stärker kundenorientiert stellt sich der Duisburger Hafen auf. Ansiedlungshilfen, Beratung für Bauanträge, ein Packingcenter oder die Zu- und Ablieferung durch die eigene Bahngesellschaft stehen als Beispiele dafür. Ganz neu ist das erste Reederterminal im Hinterland, das im April in Betrieb ging.

Reederterminal bedeutet: Der Auftraggeber für einen Transport schließt mit der Reederei eine Vereinbarung über den Gütertransport von A nach B, wobei A oder B im weiteren Hinterland oder im Ausland liegen. Die Reederei sorgt mit eigenen und externen Transporteuren dafür,

dass die Güter bis vor die Haustür des Kunden gelangen. Im Duisburger Hafenteil „Logport“ ging im April solch ein Containerterminal in Betrieb, der Name lautet D3T = Duisburger Trimodal Terminal. Gesellschafter sind CMA CGM (Frankreich) und NYK (Japan) mit je 40 Prozent sowie die Hafen AG Duisburg mit 20 Prozent. Umgeschlagen werden dort nur Container von CMA CGM und NYK. Die beiden Großreedereien garantieren ihren Kunden eine direkte Containeraufnahme im Hinterland und sorgen für den Weitertransport. Die Kapazität beträgt 100.000 Container p.a. Eine Besonderheit ist der neue Hauptkran

mit einer Länge von 137 m. Er ist der größte weltweit im Hinterland aufgestellte Containerkran. Auch an den sicheren Landgang hat man bei der Errichtung gedacht und die Hafenanlage mit vor-schriftsmäßigen Treppenanlagen zum Wasser hin ausgestattet.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, sagte bei der Einweihung: „Angesichts schnell wachsender Ladungsströme benötigen die Nordseehäfen leistungsfähige Hinterlandsysteme.“ Und Ministerpräsident Rüttgers hinterließ ein großes Lob. Er sagte: „Duisburg ist das Silicon Valley der Logistik.“

## Hubbrücke im Hafen Neuss

Seit dem 7. Mai 2008 wurde der Rheinfunkkanal 71, der für das Heben und Senken der Hubbrücke Neuss eingesetzt wurde, außer Betrieb genommen.

Die Hubbrücke ist seitdem nur noch über das Stellwerk Neuss (0 21 31/532 34 66) zu erreichen.

## Schleusenausbau begonnen

Mit dem 1. Spatenstich hat Bundesverkehrsminister Tiefensee Anfang Mai den Neubau der Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim begonnen.

Der Bund investiert 60 Millionen Euro für den Neubau, der die bestehende Schleuse von 1927 ersetzen soll. Die alte Schleuse genügt in ihren Abmessungen nicht mehr den Anforderungen der modernen Güterschifffahrt.

Die neue Schleuse wird mit einer Nutzlänge von 139 Metern und einer Breite von 12,50 Metern auch modernen Schiffen ermöglichen, den Höhenunterschied von 8 Metern zwischen Mittellandkanal und Stichkanal zu bewältigen.

Der Stichkanal ist eine Nebenstrecke des Mittellandkanals, einem der wichtigsten Binnenwasserstraßen im Land.

Schon 2012 soll auf der gesamten Hauptstrecke die Fahrt mit modernen Güterschiffen möglich sein.

Neben dem Ausbau der Hauptstrecke treibt der Bund auch den Ausbau der Stichkanäle voran, die den Zugang moderner Schiffe zu den anliegenden Häfen sichern.

## Trauer um Horst Hoffmann

Am 10. Mai 2008 ist der ehemalige stellvertretende Hauptgeschäftsführer der BSBG und BGF, Horst Hoffmann, nach schwerer Krankheit kurz nach Vollendung seines 67sten Lebensjahres verstorben. Die Berufsgenossenschaft trauert um ihn.

Horst Hoffmann war der BSBG und dem Binnenschifffahrtsgewerbe über lange Jahre verbunden. 1958 begann er als Auszubildender bei der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, arbeitete danach in der Unfallabteilung und wurde später Leiter der Verwaltungsabteilung und stellvertretender Hauptgeschäftsführer der BSBG. In dieser Funktion hat er maßgeblich an der Fusion zwischen der BSBG und der BGF mitgearbeitet.

Mit seiner großen Erfahrung und der engen Verbundenheit zum Gewerbe hatte er großen Anteil an der erfolg-

reichen Fusion zwischen den beiden Häusern. Mit dem Zusammenschluss zwischen der BSBG und der BGF am 1. Januar 2005 wurde Horst Hoffmann stellvertretender Hauptgeschäftsführer der BGF und begleitete bis zu seinem Ruhestand am 1. Mai 2006 den Fusionsprozess und das Zusammenwachsen der beiden Berufsgenossenschaften aktiv.

Seine Verdienste in der BSBG und der BGF bleiben unvergessen. Von den Mitgliedern der Selbstverwaltung, den Vertretern des Gewerbes und seinen Mitarbeitern und Kollegen wurde er hoch geschätzt. Seine freundliche, dennoch zupackende und konsequente Art, mit der er sich für die Interessen des Gewerbes und seiner Mitarbeiter einsetzte, bleiben in guter Erinnerung und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



# Praxistipp: Unfallfrei mit Hochdruck

## Sicherer Umgang mit Flüssigkeitsstrahlern

Vom Sandstrahlreiniger zum Hochdruckgerät mit Wasser: Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten auf Werften und Schiffen werden zunehmend durch Geräte mit Arbeitsdrücken bis zu 4.000 bar durchgeführt. Moderne Technik erleichtert die Arbeit, steigert aber auch Verletzungsrisiken, weiß Dipl.-Ing. Dirk Schlüter, der Obmann im AK Flüssigkeitsstrahler des Fachausschusses Bau: „Hier treten ähnliche Verletzungen wie bei der Arbeit mit Hydrauliksystemen und Einspritzdüsen auf.“

Dringt nämlich bei diesem hohen Druck die Flüssigkeit durch die Haut, kommt es zu schweren großflächigen Gewebeerkrankungen. Die Flüssigkeit und darin enthaltene Verunreinigungen können Blutvergiftungen verursachen. Häufige Folge: Amputation bis zum nächsten Gelenk. Bei „Körpertreffern“ mit Zerstörung innerer Organe drohen schwere bis tödliche Verletzungen.

Deshalb die Warnung: Die Zweihandsicherung an den Geräten darf auf keinen Fall manipuliert werden. Die Berufsgenossenschaften weisen ihre Versicherten bei Ausleihen dieser Geräte auf unbedingte Schulung hin. Schlüter: „Das Tragen geeigneter Schutzausrüstung ist selbstverständlich.“

gen durch zurückprallende Flüssigkeit und Partikel können durch geeignete Helme und Visiere vermieden werden.

Ein zertifizierter Schutzstiefel (Gewebeeinlage vermindert die Energie des Wasserstrahles) bei Flüssigkeitsstrahlern über 250 bar schützt ebenso wie Gamaschen, die über dem herkömmlichen Schutzstiefel getragen werden. Dabei ist aber das Stolper- und Sturzrisiko durch hängenbleiben unzureichend befestigter Gamaschen nicht gebannt.

### Vorsicht bei Gasen und Dämpfen

Die Unfallverhütungsvorschrift BGV D 15 legt fest: auch Düsentausch, Werkzeug- und Schlauchwechsel gelten als Instandsetzungsarbeiten, bei der die Anlage außer Betrieb sein muss. Bei Reinigung von Rohren und Rohrbündeln mit Handspritzsystemen müssen Rückhaltevorrichtungen für die Reinigungsdüsen oder Lanzen eingesetzt werden.

Das Austreten gesundheitsgefährlicher oder explosionsfähiger Gase, Dämpfe und Stäube erfordert Schutzhelm, Visier und integrierten Gehörschutz. Auch ein Schutzüberzug des Hochdruckschlauches im körpernahen Bereich beugt Unfällen vor.

## Neuer Autosteiger im Mühlauhafen

Am 9. Mai hat die Vorsitzende der holländischen Binnenschiffahrtsvereinigung „Koninklijke Schuttevaer“ (KSV) und ehemalige holländische Verkehrsministerin Annemarie Jorritsma-Lebbink einen neuen Autosteiger im Kölner Mühlauhafen eingeweiht.

Im Rahmen der aufwendigen Modernisierung des gesamten Rheinau-Hafenareals hat die HGK noch mehr für die Binnenschiffahrt getan: „Wir haben auf einer Gesamtlänge von circa 1,8 km zehn Stromkästen für 220 und 380 Volt installiert, die kostenlos von der Binnenschiffahrt genutzt werden können“, sagte HGK-Prokurist Corneth. Die Binnenschiffer brauchen sich nur beim Pfortner des Rheinauhafens melden, der die Stromkästen dann aufschließt.

### Sicherheitscheck vor Fahrtbeginn

Einen Sicherheitscheck vor Fahrtbeginn empfiehlt der DVR allen Urlaubsreisenden. Gerade für den Weg in den Urlaub wird oft viel Gepäck eingeladen. Deshalb darauf achten, dass man das zulässige Gesamtgewicht nicht überschreitet und das Auto sicher bleibt.

Ist endlich alles verstaut, sollte die Zeit für einen abschließenden Sicherheitscheck bleiben: Ist der Rundumblick für den Fahrer trotz aller Koffer und Taschen noch gegeben? Sind Warndreieck, Warnwesten und Verbandskasten griffbereit?

# Mitmachen und gewinnen

Märchenwesen	allein, verlassen	Gebirge auf Kreta	Flughafen in Berlin	Verlegung, Ablenkung	Nicht-fachmann	Empfänger	Teil der Uhr	Verkehrsstockung	orientalisches Fürbittmittel
Ideal, Vorbild				11		Staat der USA			3
vergnügt					Zirkus-manage			Schnee-hütte	
	7				2	Verfall, Zusammenbruch			
Tierschau, Tiergarten	gepökeltes Schweinefleisch	Kunststil		8	Bruder Jakobs			gemeinsames Trinken in der Runde	
wärmlöser Zustand					Verursacher von Krankheiten	Tanz auf Hawaii			13
			Teufel			firz. Stadt an der Loire			Strauch-frucht
Schutzwall	1	Briefzustellungsunternehmen	Hasst		5	Zart-, Feingefühl		9	beständig, gleichbleibend
bildwiedergebende Oberfläche						Kinder-pflegerin			4
Papagei			Besucher				Mutter Kriemhilds		12
					Sprecher, Vortragender				
ausgeleiteter Handwerker		moralischer Begriff				religiöse Gruppe			6

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

Die Buchstaben von 1 – 13 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 Fahrensman, Postfach, 22757 Hamburg.

Einsendeschluss: 31. Juli 2008

Auflösung aus Fahrensman 1/2008: GANGBORD

<b>Gewinner aus 1/2008</b>	
1. Preis	€ 50,-
Jürgen Stephan Bossi Yachtcharter 16761 Hennigsdorf	
2. Preis	€ 25,-
Uwe Harms MS „Weser“ 26931 Elsfleth	
3. Preis	€ 25,-
Marianne Kappers Eberbacher Personen-Schiffahrt 69412 Eberbach	
4. Preis	€ 25,-
S. Bamberg MS „Thekla“ Binnenschiffahrt 44143 Dortmund	
5. Preis	€ 25,-
Astrid Pöthke MS „Klostersee“ 21354 Bleckede	

# Seminarangebote 2008/2009

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschiffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
<b>Fachkräfte für Arbeitssicherheit</b>			
S6/02275	Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit Berufsausbildung Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	18. 11. 08 – 20. 11. 08	Sellinghausen
<b>Sicherheitsbeauftragte</b>			
G6/02276	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	16. 02. 09 – 20. 02. 09	Sellinghausen
G6/02277	Fortbildungsseminar für Sicherheitsbeauftragte	08. 10. 08 – 10. 10. 08	Sellinghausen
<b>Betriebsratsmitglieder</b>			
H6/02278	Fortbildungsseminar	11. 05. 09 – 13. 05. 09	Sellinghausen
<b>Berufsanfänger/Auszubildende</b>			
F6/02279	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt	08. 09. 08 – 19. 09. 08	
F6/02280		19. 01. 09 – 30. 01. 09	Duisburg
<b>Fahrtgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie</b>			
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
<b>Bootsvermietung</b>			
G6/02285	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	03. 12. 08 – 05. 12. 08	Sellinghausen
<b>Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt</b>			
F6/02286	Rettungswestenseminar	01. 12. 08 – 03. 12. 08	Sellinghausen
F6/02287		02. 03. 09 – 04. 03. 09	Sellinghausen
G6/02288	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschiffahrt	23. 03. 09 – 26. 03. 09	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbezeige			
Nummer	Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02289	Führungskräfte-seminar	28. 10. 08 – 30. 10. 08	nach offen
H6/02290	Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	21. 04. 09 – 23. 04. 09	nach offen
H6/02291	Kompetent unterweisen	21. 10. 08 – 23. 10. 08	nach offen
H6/02292		10. 03. 09 – 12. 03. 09	nach offen
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:	06. 10. 08 – 08. 10. 08	Sellinghausen
F6/02297	Rückenprobleme, Übergewicht und Stress	21. 11. 08 – 23. 11. 08	Sellinghausen
F6/02298	Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	13. 03. 09 – 15. 03. 09	Sellinghausen
F6/02299	(für Wiederholer!)	06. 07. 09 – 08. 07. 09	Sellinghausen
F6/02300	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	08. 12. 08 – 09. 12. 08 26. 02. 09 – 27. 02. 09	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 21 01 54, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail: uklein@bfg.de.

# Gut und sicher ankommen

## BGF startet Verkehrssicherheits-Initiative

Fahrer im Güterkraftverkehr und Busfahrer haben einen anstrengenden Beruf. Staus, enge Termine und volle Straßen – im Straßenverkehr ist ständige Konzentration gefragt. Schon eine kleine Unaufmerksamkeit oder ein Fehler können fatale Folgen haben. Soweit muss es erst gar nicht kommen. Gegen Unfälle durch Auffahren oder Abkommen von der Fahrbahn gibt es wirksame Unterstützung. Moderne Fahrer-Assistenz-Systeme könnten nach neuesten Untersuchungen etwa ein Drittel dieser Unfälle verhindern, wenn sie flächendeckend zum Einsatz kämen.



EU-Kommissar Günter Verheugen übergibt bei der Auftaktveranstaltung die ersten geförderten Fahrzeuge.

### Schirmherr EU-Kommissar Günter Verheugen

Systeme wie der Abstandsregeltempomat, der Spurassistent und das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) haben inzwischen einen guten technischen Standard und einen hohen Grad an Zuverlässigkeit erreicht. Sie unterstützen den Fahrer und tragen dazu bei, riskante Situationen gar nicht erst entstehen zu lassen und die Unfallrate deutlich zu senken.

Bislang zählen diese Systeme nicht zur Serienausstattung von Lkw und Reisebussen. Daher werden sie derzeit nur von etwa 5 Prozent der Kunden beim Kauf eines Neufahrzeugs geordert. Dies soll sich ändern. Dafür macht sich die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Partnern stark. Unter der Schirmherrschaft von Günter Verheugen haben sie eine Kampagne für mehr Verkehrssicherheit gestartet. „Fahrer-Assistenz-System: Sicher. Für dich. Für mich.“

Die BGF fördert 1.000 Fahrzeuge, die mit Fahrer-Assistenz-Systemen ausgestattet sind, mit je 2.000 Euro. Fünf Monate nach Beginn der Aktion sind die Mittel ausgeschöpft.

Die BGF erhofft sich von der Aktion eine Signalwirkung. Die Unternehmen und Fahrer sollen davon überzeugt werden, dass sich die Investition in Fahrerassistenzsysteme in vielerlei Hinsicht lohnt – durch ein Plus an Sicherheit für die Fahrer sowie geringere Ausfallzeiten und Reparaturkosten.





Nutzen die Schleusensperre zur Weiterbildung: Papenburger Binnenschiffer.

## Rettungswesten-Test im Hallenbad Seminar für Sicherheitsbeauftragte in Papenburg

„Von unseren Schiffsjungen waren schon einige bei Ihnen im Seminar für Sicherheitsbeauftragte und haben viel davon erzählt. Können wir auch so ein Seminar bekommen?“ Mit diesen Worten meldete sich der Verein der Papenburger Binnenschiffer beim örtlich zuständigen Technischen Auf-

### Drei ausgefüllte Seminarstage

sichtsbeamten. Und ein Terminwunsch wurde auch gleich genannt – die Schleusensperre auf der Weser. Herr Heil vom Verein Papenburger Binnenschiffer informierte seine

Berufskollegen, die überwiegend aus der Umgebung von Papenburg kommen, und organisierte ein geeignetes Lokal für die Schulung.

„Sicherheit und Gesundheitsschutz in der Binnenschiffahrt“ unter diesem Thema stand dann in der Zeit vom 28. bis 30. April das Seminar in Papenburg.

Zu den Inhalten der Schulung gehörten vielfältige Themen: Nach einer kurzen Einführung in die „Aufgaben und Leistungen der BG“ und Klärung der Frage: Wer trägt die „Verantwortung für Arbeitssicherheit im Betrieb?“ ging es mit der „Einführung in den Umgang mit Gefahrstoff-

fen“ am ersten Tag gleich in die Vollen. Es wurden hierbei u.a. die Gefahrstoffverordnung und das Explosionschutz-Dokument besprochen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete am zweiten Tag das Thema „Persönliche Schutzausrüstung in der Binnenschiff-

### Gegen Stolpern und Stürzen

fahrt“ in dem vom Scheitel (Schutzhelm) bis zur Sohle (Sicherheitsschuhe) alle erforderlichen Schutzausrüstungen besprochen wurden. Einen Schwerpunkt der Besprechung bildete natürlich die Rettungs-

weste. Hierzu gehörte auch die praktische Erprobung der von den Teilnehmern mitgebrachten eigenen Rettungsweste im Hallenbad Papenburg.

Der letzte Tag stand, nachdem die Rettungswesten gemeinsam wieder „scharf“ gemacht wurden, unter den Themen „Prävention von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen“ sowie „Lärm und Schwingungen am Arbeitsplatz“.

Nach dem Verlauf der drei ausgefüllten Schulungstage kann es sich der Papenburger Binnenschifferverein gut vorstellen, wieder ein Seminar der BGF in die Seehafenstadt zu holen.

## Anforderungen an Umlenkrollen Normen zur Seilführung sind jetzt fertig

Mit der Norm DIN EN 15272-3 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt – Ausrüstung zur Seilführung – Teil 3: Rollenbock“, so der vollständige Titel, ist die Normenreihe zur Seilführung jetzt vollständig. Der untenstehende Bericht, aus dem die Überlastung der Seilführung und die daraus sich ergebenden Unfallgefahren hinweist, zeigt, dass mit dieser Norm ein weiterer Beitrag zur Sicherheit fertiggestellt wurde.

Die Normenreihe „Ausrüstung zur Seilführung“ ist wie folgt aufgebaut:

Teil 1, Allgemeine Anforderungen legt allgemeine und sicherheitstechnische Anforderungen an Umlenkrollen, Rollenböcke und Klüsen fest, wie sie zum Verholen, Festmachen und Kuppeln von Fahrzeugen der Binnenschiffahrt eingesetzt werden. Es werden z.B. Nenngrößen und Seilzuordnungen beschrieben und maximalen Seilzugkräften (10 bis 80 kN) zugeordnet.

Die Möglichkeiten Umlenkrollen, Rollenböcke und Klüsen sicherheitsgerecht zu nutzen, werden in diesem Teil ebenfalls beschrieben. So dürfen Seile auf Umlenkrollen nur senkrecht zur Achse der Umlenkrolle eingesetzt werden. Klüsen können dagegen zur Umlenkung von Seilen in allen Richtungen eingesetzt werden.

Teil 2, Umlenkrolle: Dieser Teil der DIN EN legt die speziellen Anforderungen an die Umlenkrollen fest. In der Norm werden unter anderem Anforderungen an Oberflächen und Radien beschrieben. Hierdurch soll vorzeitiger Verschleiß an den Seilen vermieden werden. Ebenfalls

werden Anforderungen an die Festigkeit, den Werkstoff, den Korrosionsschutz, die Lagerung und die Montage gestellt.

Weiter sind Anforderungen an die Prüfung, Bezeichnung und Kennzeichnung in der Norm enthalten.

Teil 3, Rollenbock: Wie auch schon in Teil 2 legt die DIN EN in diesem Teil die speziellen Anforderungen an den Rollenbock (auch Walzenklüse oder Roskopf genannt) fest.

Konstruktiv unterscheidet die Norm zwei Bauformen: Form A – zum Einschweißen in ein Schanzkleid oder in die

### Verschleiß vermeiden

Außenhaut und Form B – zur Montage auf dem freien Deck. Auch in diesem Teil der Norm sind die Nenngrößen an die entsprechenden Seilzugkräfte angepasst. Ebenfalls sind Anforderungen an Seilabweiser, Lagerungen und Werkstoffkombinationen in der Norm aufgeführt.

Teil 4, Klüse: Dieser Teil der DIN EN enthält alle Anforderungen an Klüsen, die im Schanzkleid oder freistehend an Deck aufgebaut sein können. Geregelt sind Bauformen und Maße von Klüsen, die ebenfalls den üblichen Nenngrößen (1 – 3, 5 und 8) der oben genannten Einrichtungen zur Seilführung entsprechen. Diese Klüsen können zusätzlich mit Hörnern, z.B. zur Seilablage, ausgestattet sein. Die Öffnungen für die Seilführung betragen von 125 x 90 mm in der Nenngröße 1 bis 320 x 225 mm in der Nenngröße 8.

## Gegenseitige Rücksicht hilft allen Beteiligten Fährverband tagte in Bremen

Fahren stellen an vielen Flüssen für die Bewohner eine wichtige Verbindungsmöglichkeit zwischen den Ufern dar und werden entsprechend gerne genutzt. Aber sie sind nicht nur zum Vergnügen der Mitfahrer da und verschönern den Sonntagsausflug, sondern sie erfüllen einen öffentlichen Auftrag. Sie sind ein öffentliches Verkehrsmittel mit der Pflicht, ihre Fahrgäste pünktlich und unter Einhaltung des Fahrplanes zu befördern.

Dies wird den Fahren aber nicht immer leicht gemacht. Bei der diesjährigen Tagung des Deutschen Fährverbandes im März in Bremen wurde dieses Thema von den Mitgliedern anschaulich deutlich gemacht.

Das Problem ergibt sich aus dem Zweck der Fährschiffahrt, nämlich den Strom quer zur Längsschiffahrt zu überqueren. Man kommt also der Längsschiffahrt im wahrsten Sinne des Wortes „in die Quere“. Daraus erwachsen mancherlei Konflikte. Vor allem dann, wenn die Längsschiffahrt nach gebräuchlicher

Vorstellung der Meinung ist, dass sie Vorrang vor dem Querverkehr hat. Jeder der an einer viel befahrenen Strecke die Überfahrt wagen will, kann sich vorstellen, was dies bedeutet. Die Längsschiffahrt fährt ohne Geschwindigkeit wegzunehmen vorbei, die Fähre – und mit ihr die zahlenden Fahrgäste – haben das Nachsehen. Ja manchmal sind sie sogar einer Gefährdung ausgesetzt.

Aber muss das so sein? Die Fährschiffahrt nimmt für sich das Recht in Anspruch, als gleichberechtigter Partner am Schiffsverkehr teilzunehmen. Deshalb ist es selbstverständlich, dass sie nur so queren darf, dass sie die anderen Verkehrsteilnehmer, also den Längsschiffahrt, nicht gefährdet.

Aber die Rücksichtnahme sollte auf Gegenseitigkeit beruhen. Schließlich kennt jeder Patentinhaber die Fährstellen auf der von ihm befahrenen Strecke genau und er kann sich darauf einstellen. Leider passiert dies aber allzu oft nicht. Vielmehr berufen sich viele Schiffsführer darauf,



Bei der Querfahrt ist Rücksichtnahme auf beiden Seiten nötig.

dass die Fähre unvermittelt vor ihm auftaucht und den Strom quert. Deshalb, so wird argumentiert, darf er seine Geschwindigkeit und seinen Kurs (stur) beibehalten.

### Tempo verringern

Aber, wer die Fährstellen kennt, sollte sich darauf einstellen können, spätestens dann, wenn der Fährführer seine Absicht ankündigt. Gegenseitige Rücksichtnahme sollte auf dem Wasser eine Selbstverständlichkeit sein.

Ähnlich sieht es mit einem anderen Problem aus, das der Fährschiffahrt zu schaffen macht. Immer wieder kommt es vor, dass Längsfahrer ent-

weder zu nah an den liegenden Fahren vorbeifahren oder dies tun, ohne Geschwindigkeit wegzunehmen. Dadurch kommt es oft zu einer Gefährdung durch Sog und Wellenschlag. Im einfachsten Fall bekommen die Fahrgäste nasse Füße, aber auch schwere Folgen wie abgerissene Seile können das Ergebnis sein. Sicher wäre es auch hier wesentlich sinnvoller, einvernehmlich miteinander umzugehen, sich einfach einmal in die Lage des anderen hinein zu versetzen und Rücksicht zu nehmen. Rücksicht kommt an – nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch auf dem Wasser.

Die Fährleute auf der Tagung des Deutschen Fährverbandes machten deutlich, dass sie dazu bereit sind.

## Bootsmann von Seil getroffen Unfall-Analyse nach Bruch

Beim Fieren eines Schiffes unter dem Förderband einer Verladestelle an den Dalben war die Umlenkrolle (Königsrolle) gebrochen. Die Umlenkrolle war auf dem vorderen Schanzkleid befestigt. Auf Zuruf des Schiffsführers bremste der Bootsmann mit der Bremse der Anker- und Verholwinde die Seiltrommel. Hierbei wurde die Umlenkrolle beschädigt.

Das Drahtseil riss einen zusätzlichen Halter mit und sprang noch bis hinter die Winde (Abstand ca. 1,5 m von der Umlenkrolle). Die zum Poller am Dalben ausgebrachte Seillänge betrug ca. 60 m. Von dem überspringenden Seil wurde der Bootsmann getroffen.

Die abgerissenen Teile konnten von der Wasserschutzpolizei sichergestellt werden. Die sichergestellten Schrauben (M 12) wiesen alle Spuren eines Gewaltbruches auf. An der kopfseitigen Platte des Gegenhalters sah man, dass nur die vordere Schraube gehalten hat und der Bereich der fehlenden hinteren Schrauben schon „übermalt“ war. Diese Schrauben hielten den Deckel einer Umlenkrolle. Des Weiteren waren am kopf-

seitigen Ende des Halters verschiedene Schleifspuren (rostige und blanke Stellen) zu sehen. Das Seil musste also schon wiederholt von der Umlenkrolle abgesprungen sein. Ebenfalls wies die Umlenkrolle ältere Beschädigungen im oberen Randbereich der Rolle auf.

Die noch feststellbaren Abmessungen an der beschädigten und der noch an Bord befindlichen Umlenkrolle entsprachen weitestgehend den Abmessungen einer Umlenkrolle nach DIN EN 15272 – 2, Tabelle 1 Nenngröße 1 für Seilzugkräfte bis 10 kN.

Die an Bord erforderlichen Seile sind mit einer Mindestbruchkraft von 171 kN im Attest eingetragen.

Das an Bord auf der Seiltrommel vorgefundene Seil, verzinkter Kreuzschlag rechtsgängig (sZ) hatte einen Ø von 22 mm. Damit war die vorhandene Umlenkrolle erheblich (17 – 28 x) überlastet.

Die Ergebnisse der Unfalluntersuchung zeigen, dass der Unfall zu vermeiden gewesen wäre, wenn die Umlenkrolle rechtzeitig gegen eine größere, für die Belastung geeignete Umlenkrolle, ausgetauscht worden wäre.



## 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 Matrose ist auf einem Binnenschiff beschäftigt und hatte mittels Wasserkocher Wasser zum Abwaschen bereitet. Beim Ausgießen des Wassers in die Abwaschschale verhakete sich das Elektrokabel und das heiße Wasser ergoss sich unkontrolliert über den Unterarm. Dabei zog der Matrose sich Verbrennungen zu.

★  
In der Werft ist der Handwerker beim Anstreichen eines Schiffes mit dem Leiter weggerutscht und aus ca. 3-4 Meter Höhe abgestürzt.

★  
Der Kapitän eines Tankschiffes hielt sich auf dem Tankdeck auf, als ein Schlauch, den er biegen wollte, platzte. In dem Schlauch befanden sich ca. 80-100 °C heißes Kondenswasser, das er ins Gesicht und ins Auge bekam.

★  
Der Matrose wollte den Lukendeckel vom Laderaum eines Schubleuchters mit einem Brecheisen öffnen. Die Luke hatte sich verhakelt. Der Matrose legte sein ganzes Gewicht in diesen Vorgang und verlor dadurch das Gleichgewicht, stürzte und fiel ins Wasser. Durch den Sturz auf die Kante des Schubleuchters wurde der Matrose bewusstlos. Der sich im Wasser befindende Matrose wurde mit Hilfe von Seilen und Eisenstangen von einem Kollegen aus dem Wasser gezogen. Er zog sich Prellungen und ein Trauma zu.

★  
Der Decksmann war auf einem Baggerponten beschäftigt. Um die beauftragten Arbeiten ausführen zu können, musste er mit einem Kollegen zusätzliche Fenderungen aus Hartgummi an den Außenkanten des Pontons befestigen. Die etwa zwei Meter langen Fender werden mit Ketten am Ponton befestigt. Beim Platzieren des Fenders mit dem an Bord befindlichen Bagger traf eine Kette den Decksmann am Kopf und fügte ihm eine Platzwunde zu.

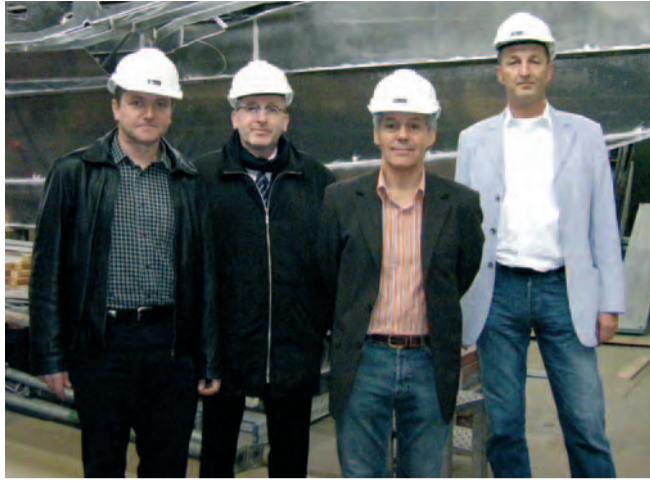
★  
Der Auszubildende hat einem neuen Mitarbeiter diverse Einrichtungen auf dem Fahrzeug gezeigt. Dabei stand die Tür zum Maschinenraum auf. Der Azubi wollte die Tür schließen. In dem Moment stieß der Wind die Tür zu und klemmte das linke Bein des Azubi ein. Er zog sich dabei eine Quetschung des Schienbeins zu.

★  
Der Decksmann wollte auf dem Binnenschiff in den Bugstrahlraum hinabsteigen. Dabei ist er auf der Treppe ausgerutscht und in den Bugstrahlraum gestürzt. Er zog sich dabei Prellungen am Rücken zu.

★  
Beim Zubereiten des Frühstücks trennte sich der Koch beim Käseschneiden mit einem scharfen Messer eine Fingerkuppe der rechten Hand ab.

★  
Der Azubi hatte einen Bunsenbrenner auf einen Tisch in die Wanne eines Keramikgefäßes abgestellt. Dieses ist durch die Hitze zersplittert und der Azubi hat einen Glasfremdkörper in den Daumen bekommen.

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.



Trafen sich in Luzern: O. Koch, F. Füngerlings, W. Lindner, H. Braun.

## Zusammenarbeit mit den Nachbarn BGF gehört der CIPA an

Sicherheit in der Binnenschifffahrt ist nicht nur in Deutschland eine wichtige Aufgabe der BG. Auch in den europäischen Nachbarländern gibt es Institutionen, die sich mit der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt beschäftigen.

Die BGF hat sich schon vor mehreren Jahrzehnten mit einigen dieser Institutionen zusammengefunden und den Internationalen Ausschuss zur Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA) gegründet. Mindestens einmal jährlich trifft sich dieser Ausschuss, um Sicherheitsfragen zu besprechen und Empfehlungen für mehr Sicherheit und Gesundheitsschutz zu erarbeiten. Diese Empfehlungen werden in den sogenannten CIPA-Regeln niedergelegt und bieten dem an Sicherheit Interessierten Möglichkeiten zur Orientierung.

Im April war es wieder soweit. Die 38. Vollversammlung der CIPA tagte in Luzern in der

Hauptverwaltung der Schweizer Unfall-Versicherung (Suva). Hauptthema war die Überarbeitung und Aktualisierung der bestehenden CIPA-Regeln. Am Ende der Sitzung wurden die Regeln 1 – 4 zur Abstimmung in der Vollversammlung vorgelegt.

### Festgehalten in CIPA-Regeln

Weitere Sitzungsthemen waren die Vorstellung des BGF-Sicherheitsbuchs für Besatzungsmitglieder auf Binnenschiffen, Notfallpapiere, Mitarbeit in internationalen Gremien und das Unfallgeschehen in den Mitgliedsstaaten. Einzelheiten zur CIPA und die von ihr erlassenen Regeln finden Sie im Internet unter: [www.cipa-online.org](http://www.cipa-online.org).

Das Foto zeigt einen Teil der Mitgliedervertreter bei der Besichtigung eines im Bau befindlichen Fahrgastkatamars für den Vierwaldstätter See.



Ladevermögen auf dem Rhein fast 500 TEU.

## Mehr aufs Wasser Berlin erwartet Steigerung

„Durch den stark steigenden Güterverkehr in den kommenden Jahren wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt stark zunehmen.“ Das sagte Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, beim europäischen Symposium Logistik Innovation im bayerischen Prien.

„Bis zum Jahr 2025 wird die Transportleistung in Deutschland um 74 Prozent ansteigen. Die Bundeswasserstraßen haben ein großes Potenzial. Sie werden einen wichtigen Beitrag leisten, um den Güterverkehr auf der Schiene, vor allem aber auf der Straße zu entlasten.“  
Im Jahr 2007 wurden über 2,1 Millionen TEU (Standardcontainer) auf deutschen Binnwasserstraßen befördert. Roth: „Ein einziges Güterschiff

kann zwei Güterzüge oder rund 160 Lastwagen ersetzen. Das bedeutet weniger Staus auf unseren Straßen, weniger Lärm und Abgase für alle Menschen. Deswegen investiert der Bund immer mehr Mittel in diesen Verkehrsträger.“

Die Investitionen in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen werden von rund 450 Millionen Euro im Jahr 2007 bis auf rund 640 Millionen im Jahr 2009 angehoben. Das ist ein Anstieg um 40 Prozent.

„See- und Binnenhäfen bleiben das Rückgrat des deutschen Güterverkehrs“, so Staatssekretärin Roth. „Ihre Bedeutung wird in den kommenden Jahren sogar noch zunehmen. Nach der Seeverkehrsprognose wird sich der Umschlag der deutschen Seehäfen gegenüber heute bis 2025 verdoppeln.“

## Sommerliche Temperaturen – Vorsicht mit Lebensmittel

Nicht nur wir Menschen, auch Bakterien fühlen sich bei sommerlichen Temperaturen richtig wohl. Und sie vermehren sich im Temperaturbereich zwischen 15 °C und 45 °C schlagartig. Aus wenigen Bakterien, mit denen das menschliche Immunsystem schon „fertig“ werden würde, entwickeln sich innerhalb weniger Stunden einige Millionen. Das gilt insbesondere für Bakterien in und auf Lebensmitteln.

Häufig werden in rohem Fleisch, Fleischprodukten und Eiern die weit verbreiteten Salmonellen gefunden. Diese Bakterien führen in großer Zahl „ruck-zuck“ zu Lebensmittelvergiftungen.

Typisch für die Sommermonate ist daher die regelmäßig starke Zunahme der Zahl gemeldeter Salmonellen-Infektionen. Um diese Erkrankung zu vermeiden, müssen einige Vorkehrungen beachtet werden.

Besondere Gefahrenquellen sind Fleisch, das nicht durchgebraten ist oder Salate mit selbst gemachter Mayonnaise. Auch mit rohen Eiern oder Sahne zubereitete Süßspeisen oder Dressings können zur Gefahr werden. Werden sie nicht ordentlich gekühlt, sondern stehen in der warmen Wohnung oder längere Zeit im warmen Fahrzeug, können sie eine Lebensmittelvergiftung hervorrufen und so zur unangenehmen Begleiterscheinung eines

schönen Sommertages werden.

Erkrankungen durch verdorbene Lebensmittel können durch folgende Regeln vermieden werden:

### Was ich den Arzt mal fragen wollte



• Keine Lebensmittel verzehren, deren Farbe, Aussehen, Geruch oder Geschmackseindruck auffällig sind;

• Lebensmittel kühlen;

• bei warmem Wetter keine leicht verderblichen Lebensmittel verwenden (z.B. Mayonnaise, Remoulade, Eierspeisen, Frischkäse, Konditoreiwaren mit Creme/Pudding, Fleischwaren z. B. Roastbeef, rohes Hack/ Mett);

• Lebensmittel müssen vor Insekten geschützt werden, z. B. hinterlassen Fliegen auf

der Nahrung Krankheitserreger, die von ihrem letzten Landeplatz noch an den Beinen haften;

• Für Brotzeit oder Frühstück „robuste“ Lebensmittel bevorzugen: gepökelten/geräucherten Aufschnitt, Gemüse (z.B. Gurken, Karotten, Staudensellerie, Paprika, Rettich, Radieschen) oder Obst (z.B. Äpfel, Aprikosen, Banane);

• Wird die Mikrowelle zur Zubereitung genutzt, dann muss sichergestellt werden, dass Speisen auch im Inneren ausreichend erhitzt werden (auf keinen Fall nur lauwarm, besser ist ein kurzes Aufkochen). Nur Temperaturen über 70 °C töten die Keime, die Mikrowelle nicht.

Eine „unkomplizierte“ Lebensmittelvergiftung führt zwar zu massivem Unwohlsein und rechtfertigt eine Arbeitsunfähigkeit, sie klingt meist nach zwei bis drei Tagen wieder ab. Bei körperlicher Ruhe, ausreichender Trinkmenge in Verbindung mit einem Salz-Ersatz und Energieträgern hilft sich der Körper selbst (z.B. Cola, Salzstangen, geriebener Apfel). Medikamente sind bei unkomplizierter Lebensmittelvergiftung nicht angezeigt und verkürzen die Erkrankungsdauer nicht. Ist der Flüssigkeitsverlust durch Stuhlgang und Erbrechen sehr groß und halten Sie eine Medikamenteneinnahme für erforderlich, dann lassen Sie sich zuvor durch einen Arzt beraten.

## Wunden nicht verunreinigen Mit Fingerspitzen an Kompressen

Bei der Versorgung von Wunden ist unabhängig von der Art der Verletzung unbedingt darauf zu achten, dass die Wunde nicht durch weitere Keime und Krankheitserreger verunreinigt wird. Wichtig ist es, das Blut zu stillen und den Wundbereich ruhig zu stellen, um Schmerzen zu lindern. Die Keimfreiheit ist der dritte wichtige Grundsatz der Wundversorgung.

Ein sachgerechter Wundverband besteht immer aus einer keimfreien Wundauflage und einer individuellen Befestigung. Als keimfreie Wundauflagen stehen uns der Wund-schnellverband (Pflaster) und die Mullkompressen für leichte Verletzungen, das Verbandtuch für großflächige, leicht blutende Wunden oder für Brandwunden und das Verbandpäckchen bestehend aus

einer Wundaufgabe, die auf einer Binde befestigt ist.

Das Verbandpäckchen eignet sich zur Versorgung blutender Wunden und für einen Druckverband bei lebensbedrohlichen Blutungen. Um die Keimfreiheit des Materials zu

### Tipps zur Ersten Hilfe

gewährleisten, ist darauf zu achten, dass die Wundaufgabe nur mit den Fingerspitzen am Rand angefasst werden. Mullbinden, Dreiecktücher oder Heftpflasterstreifen (Leukoplast) sind nicht steril verpackt und dienen nur zur Be-

festigung von Mullkompressen oder Verbandtuchern, bzw. zur Ruhigstellung verletzter Körperteile.

Um eine Verunreinigung der Wunden zu vermeiden ist weiter zu beachten, dass Wunden nicht mit den Händen berührt werden dürfen, sie nicht mit Wasser ausgewaschen werden dürfen (ausgenommen die Wasseranwendungen bei Brandverletzungen) und auch nicht mit Puder, Sprays, Salben oder Desinfektionsmitteln behandelt werden dürfen. Fremdkörper werden grundsätzlich in der Wunde belassen, ausgepolstert und der Wundverband vorsichtig angebracht. Der Ersthelfer sollte zum eigenen Schutz und zum Schutz des Betroffenen vor Infektionen die Einmalhandschuhe aus dem Verbandkasten tragen.

## Vorsicht beim Besuch im Solarium

Bei Minderjährigen und hellen Hauttypen reagiert die Haut besonders empfindlich auf die intensive Strahlung auf der Sonnenbank. Aber auch die Kombination von Medikamenten oder Kosmetika mit künstlicher Bestrahlung wird beim Besuch eines Solariums in manchen Fällen schlecht vertragen.

„Bestimmte Stoffe, die in Parfums, Cremes, aber auch in Medikamenten vorkommen, erhöhen die Lichtempfindlichkeit. Dazu zählen zum Beispiel einige Beruhigungs- und Entwässerungsmittel, Antibiotika

und Duftstoffe wie Moschus. Sie können heftige Entzündungen oder Sonnenbrände hervorrufen“, sagt Hautexperte Prof. Swen Malte John. Daher sollten vor dem Gang ins Sonnenstudio alle Kosmetika entfernt werden.

Wer Medikamente einnimmt, sollte sich zudem vom Arzt oder Apotheker beraten lassen, ob diese lichtempfindlicher machen. Zeichen für Unverträglichkeiten sind starke Rötungen wie beim Sonnenbrand, aber auch Schwellungen und Nässen nach der Bestrahlung. In diesem Fall

muss unbedingt ein Arzt aufgesucht werden.

Solariumbräune schützt auch nicht vor dem natürlichen UV-Licht. Eine Umfrage der Präventionskampagne Haut ergab kürzlich, dass fast 40 Prozent der befragten Personen dies nicht wussten. Die UVA-Strahlung lagert das in der Haut vorhandene Pigment lediglich um, bildet es jedoch nicht neu. „Auch wenn man durch die Sonnenbank vorgebräunt ist, in der natürlichen Sonne muss man sich so schützen, als wäre man blass“, rät Hautexperte John.



# Forschung für die Binnenschifffahrt

## Forschung fürs optimale Containerschiff

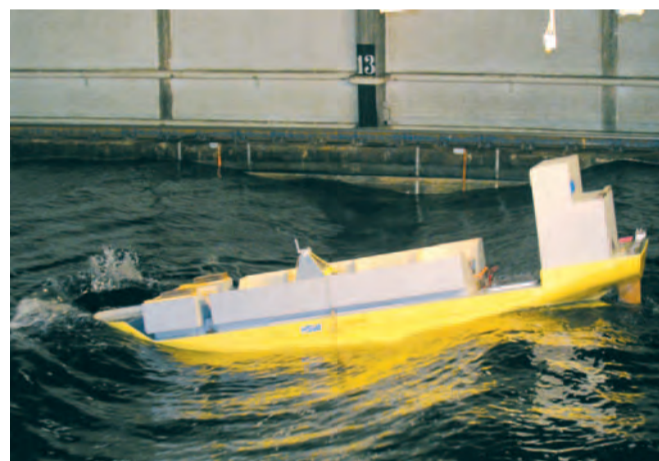
### Schiffbau-Versuchsanstalt in Hamburg wird 95

95 Jahre alt ist die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA). Dort werden nicht nur Forschungen für den Schiffsbau betrieben, sondern auch Modell-Eisversuche durchgeführt. Der aktuelle Schwerpunkt der Arbeit an der HSVA liegt bei den Containerschiffen.

Die HSVA wurde 1913 als erste kommerzielle und größte Versuchseinrichtung ihrer Art gegründet. Nach dem Krieg ließen die Briten die Versuchsanlagen, die bereits 1943 schwer beschädigt worden waren, demontieren. Am 22. Februar 1952 wurde der Grundstein für den Wiederaufbau der HSVA gelegt. Der Versuchsbetrieb wurde 1953 wieder aufgenommen. Die Versuchseinrichtungen wurden kontinuierlich ausgebaut und verbessert und wurden zuletzt 1990 mit dem Bau des damals weltweit größten Kavitationstunnels HYKAT erweitert. Einzigartige Versuchs-

einrichtungen der HSVA heute sind der HYKAT, der Große Eistank und der Manövrierschleppwagen (CPMC).

Der Große Schlepptank ist mit einer Länge von 300 m, einer Breite von 18 m und einer Wassertiefe von sechs Metern das Herzstück der HSVA. Modelle mit einer Länge von bis zu 13 m und einem Gewicht von bis zu sechs Tonnen werden hier untersucht. Die Fragestellungen sind vielfältig: Welche Leistung benötigt der Neubau für die geforderte Geschwindigkeit? Welchen Wirkungsgrad und welche Drehzahl hat der Propeller? Wie ist die Zu- und Abströmung zum Propeller? Welchen Einfluss haben der Beladungszustand und die Verteilung der Ladung auf den Treibstoffverbrauch? Und vor allen Dingen: Kann die Schiffsförmigkeit oder der Propeller weiter verbessert werden, um weniger Treibstoff zu verbrauchen?



Ein Modell im schweren Seegang.

Seit der Inbetriebnahme des HYKAT im Jahre 1990 nimmt die HSVA internationale Spitzenstellung bei der Vorhersage von Kavitationsercheinungen an Propellern und Rudern ein. Auch heute noch ist der HYKAT die weltweit größte und modernste Anlage dieser Art, die primär für kommerzielle Anwendungen eingesetzt wird. Die Besonderheit dieser Anlage ist, dass die Propeller, dank der großen Messstrecke, zusammen mit dem gesamten Schiffsmodell untersucht werden können; d.h. die Auswirkung des Schiffsrumpfes vor dem arbeitenden Propeller kann exakt erfasst werden. Dies ist in kleineren Versuchsanlagen nicht möglich.

### Eisdicke wird simuliert

In Kavitationstunneln wird untersucht, ob Kavitation an Propellern oder Rudern auftritt und wie man dies vermeiden bzw. minimieren kann.

Seit 50 Jahren werden in der HSVA Modell-Eisversuche durchgeführt. Mit dem 1984 fertiggestellten Großen Eistank nimmt die HSVA eine Spitzenstellung in der internationalen Eisforschung ein. Bei Modellversuchen im Eis verwendet die HSVA ein selbst entwickeltes und patentiertes Verfahren, um das Modell-Eis mit den für die Modellversuche erforderlichen (geringeren) Festigkeiten herzustellen. Dieses Verfahren erlaubt es die Festigkeit des Eises maßstäblich zu modellieren.



Modell eines Shuttle Tankers an einer Unterwasserladestation im driftenden Eis.

Je nach Modellmaßstab und erforderlicher Eisdicke am großen Schiff beträgt die Eisdicke bei den Modellversuchen zwischen 1,5 cm und 12 cm.

Der Schleppwagen in Verbindung mit einem zweiten Querwagen erlaubt computergesteuerte Versuche mit Schiffen oder Offshore-Bauwerken (z.B. Bohrplattformen, Verladestationen) im Eis, mit dem sogar Eis-Drift-Szenarien mit Änderungen der Driftrichtung des Eises simuliert werden können.

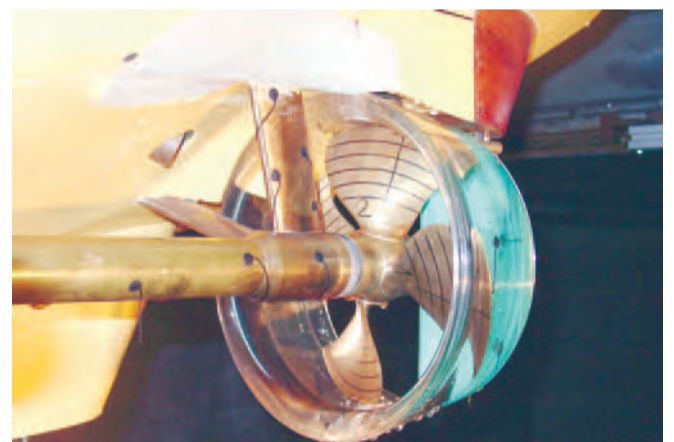
Typische Fragestellungen sind: Wie groß ist die erforderliche Antriebsleistung im Eis? Wie manövriert das Schiff im Eis? Wie groß sind die Eislasten auf feste oder auf schwimmende, verankerte Strukturen?

Die Eistechnik der HSVA ist zurzeit an allen großen Öl- und Gas-Explorations- und Produktionsprojekten in eisbedeckten Gewässern beteiligt. Bei der Entwicklung von Bohr- und Produktionsschiffen sowie bei der Ölbekämpfung und Evakuierung in eisbedeckten Gewässern hat die HSVA weltweit die Nase vorne.

Unter den in der HSVA untersuchten Projekten liegt der Schwerpunkt zurzeit bei den Containerschiffen. Über ein Drittel der bearbeiteten Projekte im vergangenen Jahr waren Containerschiffe. Allein von ganz großen Containerschiffen mit mehr als 10.000 TEU Stellplätzen sind aktuell 14 verschiedene Projekte von Kunden aus Korea, China und Taiwan in der Bearbeitung.

Aufgrund der steigenden Treibstoffpreise werden die Neubauten heute sehr viel

aufwendiger optimiert, als noch vor ein paar Jahren. Oft wird nicht nur eine, sondern mehrere Formvarianten, Propeller- und Rudervarianten im Schlepptank und im HYKAT untersucht, die zuvor ausführlich mit numerischen Methoden voroptimiert worden sind. Weiter gehören Trimmvariationsversuche, Propulsionsversuche in moderaten Seegängen und Manövrierversuche im Tief- und im Flachwasser zum Programm.



Propellerdüse aus Plexiglas, um die Kavitation am Propeller und an der Innenseite der Düse beobachten zu können.

Bedächtig nahm Margitta Reithbach den wertvollen Ring zur Hand und begann ihn sorgfältig zu polieren. Der kleine Reif würde, wenn er fertig war, wesentlich mehr Geld kosten, als sie im ganzen Jahr verdiente, und entsprechend behandelte sie ihn mit Respekt. Immer wieder hielt sie inne und begutachtete den Erfolg ihrer Bemühungen. Befriedigt sah sie, wie das Gold zunehmend intensiver glänzte, und sie wusste, dass ihr hier wieder ein besonders schönes Stück gelungen war. Es war schön, Goldschmiedin zu sein!

Plötzlich erschien eine schwarze Gestalt im Fenster! Margitta erschrak fürchterlich und ließ den Ring fallen. Ohne dass sie es wollte, fuhr ihre rechte Hand vor ihren Mund. Wer war das? Was wollte der hier?

Jetzt sprang der Mann durch das Fenster, das des warmen Wetters wegen weit geöffnet war, in den Raum. Er war dunkel gekleidet, und sein Gesicht verbarg sich hinter einer schlitzzügigen Maske. Und obwohl die kleine Goldschmiedewerkstatt im zweiten Stock lag und der Mann die Fassade hochgeklettert sein musste, war er keineswegs außer Atem.

Margitta wich auf ihrem Drehstuhl zurück, soweit es ging. Viel war das nicht, denn der kleine Raum war völlig zugestellt: Zwei Arbeitstische, ein Regal, der riesige Tresor und

seit einigen Wochen auch noch ein gewaltiges Aquarium. Das hatte die Frau des Chefs zu Hause nicht mehr haben wollen, weil ihr einige der darin enthaltenen Fische unheimlich waren und so war es schließlich hier gelandet. Margitta hasste es. Nicht nur, dass das deckellose Becken den ganzen Tag blubberte und manchmal einen etwas fauligen Geruch verströmte. Nein, es nahm eben auch eine Menge Platz weg und außerdem behandelte der Chef die Fische besser als seine Angestellten. Und schließlich konnte sie einige der sehr exotischen und zum Teil auffallend großen Fische überhaupt nicht leiden. Gottlob neigten die dazu, sich gegenseitig aufzufressen, sodass es wenigstens nicht mehr wurden.

Der Mann starrte Margitta durch seine Augenschlitze an und sagte kein Wort. Margitta spürte Schweiß auf der Stirn und ein ganz beklemmendes Gefühl im Magen. Sie war allein hier oben. Ihre Kollegin machte Mittagspause und unten im Laden konnte man sie von hier nicht hören.

Jetzt hatte der Maskierte ein Messer in der Hand! Langsam kam er um den Tisch herum. Bedächtig streckte er die andere Hand aus. Und jetzt sagte er sogar etwas:

„Schlüssel!“  
„Wa... wa... was für ein Schlüssel?“  
„Tresor!“



## Gefahr aus dem Wasser

VON HANS JÜRGENSEN

„I... i... ich habe keinen...“  
„Ich weiß, dass du einen hast!“

„Mei... mei... meine Kollegin kommt gleich wieder und...“

„Ich weiß. Bis dahin bin ich wieder weg! Und wenn du sie noch wieder sehen willst, dann tust du jetzt, was ich dir sage!“

Margittas Angst wurde zur Panik. Sie spürte, wie ihr der

Atem knapp wurde. Der Schlüssel hing an einem kleinen Kettchen um ihren Hals und wenn sie ihn dem Unbekannten aushändigte, hatte der Zugang zu einer Menge Gold, zu einer ganzen Ladung voll wertvoller Uhren und zu einem Berg kostbarem Schmuck. Sie konnte doch nicht einfach ...

„Los jetzt!“, sagte der Maskierte. Er hatte sie fast erreicht.

Seine Hand streckte sich noch etwas weiter vor, berührte schon fast ihren Hals.

„Schon gut“, sagte Margitta heiser. „Sie... sie kriegen ihn!“

Sie begann an ihrem Hals zu nesteln, versuchte Zeit zu gewinnen. Aber die Sekunden vergingen langsam und schleichend. Sie spürte, dass das keinen Sinn hatte. Mit zitternden Fingern löste sie den Verschluss, nahm das Kettchen samt Schlüssel in die Hand – und warf es plötzlich weg.

Getroffen! Die Kette fiel klirrend auf die Abdeckung der Beleuchtung, rutschte an ihr herunter und platschte ins Aquarienwasser. Langsam sank sie zwischen den Wasserpflanzen hinab und landete vor dem Maul eines großen, schlangenförmigen Fisches auf dem Kies. Der Fisch warf einen trüben Blick in Richtung des Schlüssels, öffnete dann einmal kurz das Maul und schien die Sache schon vergessen zu haben.

Der Maskierte hatte den Vorgang mit Entsetzen verfolgt. Die Augen hinter der Maske verengten sich. Er zischte etwas sehr unfreundliches. Die Haltung des Messers änderte sich. Margitta wurde bewusst, dass er sich auf sie stürzen wollte. Oh nein, bloß das nicht! Hätte sie ihm bloß den Schlüssel gegeben. Gold und Schmuck waren zu ersetzen, aber ihr Leben ...

Doch dann fiel dem Mann wohl sein knapper Zeitvorrat

wieder ein. Er trat einen halben Schritt zurück, schob den rechten Ärmel hoch und knurrte mit Blick auf den großen Fisch:

„Beißt der?“

Das konnte Margitta guten Gewissens verneinen. Der Chef hatte ihr genug über dieses Tier erzählt.

Etwas zögerlich steckte der Verbrecher den Arm ins Wasser. Langsam näherten sich seine Fingerspitzen dem Grund und damit auch dem Schlüssel. Seine Augen fixierten den großen Fisch, der ihm offenbar überhaupt nicht geheimer war. Der Fisch seinerseits betrachtete sich den Vorgang mit ausgesprochener Teilnahmslosigkeit. Plötzlich jedoch – der Mann hatte sein Ziel schon fast erreicht – spannte sich das Tier. Es gab eine kurze, blitzschnelle Bewegung, gleich darauf folgte ein Schrei. Der Einbrecher flog einen Meter zurück, knallte gegen den Arbeitstisch und fiel zu Boden.

Margitta holte tief Luft. Sie musste sich für einen Augenblick abstützen, dann ließ der Schwindel nach und ihre Kräfte kehrten allmählich zurück.

„Vor dem hier müssen Sie sich ein bisschen in Acht nehmen!“, hatte der Chef vor einigen Wochen zu ihr gesagt. „Das ist ein Zitteraal aus Venedig. Der betäubt Beute und Angreifer mit Stromstößen von über 500 Volt!“