

Der Fahrensmann

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · Ottenser Hauptstraße 54 · 22765 Hamburg · Telefon (0 40) 39 80-0 · Telefax (0 40) 39 80-19 99
 www.bgf.de ISSN 0931-1076 · Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Erst mit der Rettungsweste von Bord

Immer häufiger beobachten wir, dass in den Häfen das Tragen von Warnwesten nach EN 471 gefordert wird. Diese Forderung ist in der Gefährdungsbeurteilung des Hafenbetreibers begründet. Das Tragen solcher Warnwesten in Häfen ist auch durchaus sinnvoll. So sind an den Umschlagsarbeiten viele Personen beteiligt.

Auch das Verkehrsaufkommen, ob schienengebunden oder Lkw-Verkehr, Verkehr mit Radladern oder Gabelstaplern, trägt erheblich zur Gefährdung bei. Wie schnell hat man da eine Person, die zu Fuß unterwegs ist, übersehen.

Das Tragen von Warnkleidung erhöht in hohem Maße die Sichtbarkeit von Personen im Hafengebiet, insbesondere in der Dunkelheit.

Speziell in Hafenanlagen geraten aber schnell zwei Sicherheitsvorschriften in Konflikt miteinander, nämlich die Verpflichtung zum Tragen der Warnweste mit der Verpflichtung zum Tragen der Rettungsweste. Jeder Binnenschiffer weiß es, die Rettungsweste ist auch im Hafen, beim An- und Von-Bord gehen, notwendig. Sie trägt ebenfalls zur Sicherheit der Fahrenden erheblich bei. Problematisch wird es dann, wenn gegenüber den Fahrenden die Forderungen zum Tragen der Warnweste in den Häfen so restriktiv durchgesetzt werden, dass dem Träger das vorschriftsmäßige Verlassen des Binnenschiffes mit angelegter Rettungsweste unmöglich gemacht wird. Trägt er jedoch beim Verlassen des Fahrzeuges keine Rettungsweste, so verstößt er gegen die BGV D 19, § 37 „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern“.

Wie könnte nun eine Problemlösung aussehen? Vielleicht, indem man die vorgeschriebene Warnweste über die bereits angelegte Rettungsweste zieht? Diese Lö-

sung ist zwar einfach, aber nicht unproblematisch. Es lässt sich nicht mit vollständiger Sicherheit sagen, ob sich die unter einer ordnungsgemäß angelegten Warnweste getragene Rettungsweste im Gefahrenfall vollständig aufblasen kann. Dies hängt davon ab, ob sich die Verschlüsse an der Warnweste selbstständig öffnen oder nicht. Öffnen sie sich im Gefahrenfall nicht, würde der geforderte Auftrieb der Rettungsweste nicht erreicht werden und der Träger wäre trotz Tragens der Rettungsweste der Gefahr des Ertrinkens ausgesetzt.

Also wählt man die umgekehrte Lösung? Rettungsweste über der Warnweste? Leider gibt es auch hier Probleme. Die reflektierenden Warnstreifen der Warnweste kommen nicht mehr zur Geltung und das eigentliche Schutzziel der Warnweste wäre verfehlt. Was also ist zu tun? Hier helfen nur pragmatische Lösungen. Unsere Bitte deshalb an alle Hafenmeister: Gebt unseren Versicherten die Chance ihr Fahrzeug vorschriftsmäßig verlassen zu können, also mit angelegter Rettungsweste! Nachdem sie sicher an Land gekommen sind, kann dann die Rettungsweste gegen die im Hafengebiet vorgeschriebene Warnweste ausgetauscht werden. Und unsere Bitte an alle Fahrenden: Denkt an Eure Sicherheit, an der Schnittstelle Schiff – Land sind unkonventionelle Lösungen gefragt, auch wenn sie sich im ersten Moment zu widersprechen drohen.

Sitzung der Vertreterversammlung

Die nächste Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am:

Donnerstag, dem 20. November 2008, um 09.00 Uhr in der Hauptverwaltung der BGF, Ottenser Hauptstraße 54 22765 Hamburg.

Die Sitzung ist öffentlich.

Neue Technik für Binnenschiffe

Im Zeichen des Umweltschutzes hat das 29. Duisburger Kolloquium Schiffstechnik/Meerestechnik im Juni gestanden. Das schlug sich auch im Festvortrag von Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt, nieder. Rusche sprach über „Binnenschiffstransporte im Zeichen des Klimawandels“. Andere Themen während des zweitägigen Fachtreffens lauteten „Neumotorenentwicklung unter Berücksichtigung der Abgas-Emissionsminimierung“ oder Forschungsergebnisse zum Verbrennungsprozess im Motor.

Der zweite Block beschäftigte sich mit Brennstoffen. Die Teilnehmer hörten neue Ergebnisse über die Auswirkung des Einsatzes umweltfreundlicher Kraftstoffe. Am Ende gab es Vorträge zu Gasmotoren- und Brennstoffzellen-Anlagen. Das Kolloquium war wieder international besetzt.

Aus dem Inhalt:

- Geländer aus Glas
- Duisburger Kolloquium
- Neue BG-Informationen für die Binnenschiffahrt
- Arbeitsschutz in Tauchbetrieben



Geburtstag in Hamburg

Wer in Hamburg und an der Elbe unterwegs ist, kennt die typischen Fährschiffe der HADAG. Auf verschiedenen Strecken bringen sie Berufspendler, Schulkinder, Touristen und sonstige Passagiere im regelmäßigen Takt durch den Hafen und über die Elbe.

Begonnen hatte es am 8. August 1888. An diesem Tag hatte die „Hafendampfschiffahrt-Aktien-Gesellschaft“ die Konzession für den Betrieb einer Dampffährverbindung erhalten. Nach vielen Aktivitäten u.a. im Helgolandverkehr, bei Butterfahrten und Seekreuzfahrten konzentriert sich die HADAG

heute wieder auf ihr Kerngeschäft, den Hafen-Fährverkehr. 6,5 Mio. Passagiere, 75.000 Betriebsstunden und etwa eine halbe Million An- und Ablegemanöver im Jahr werden von den qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sicher und komfortabel für die Nutzer geleistet.

Bei den Transportkosten spitze und ökologisch top Gute Noten im Planco-Gutachten

Es sind gute Noten, die der Binnenschiffahrt durch das Planco-Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums ausgestellt werden. Doch zwischen den nüchternen Fakten und dem Alltag im Verkehrsgewerbe liegen oft Welten. Die Fakten besagen aber: Die Binnenschiffahrt belegt in puncto Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor die Spitzenposition.

Dies sind die zentralen Ergebnisse des oft zitierten Gutachtens der Planco Consulting GmbH zum verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. Es wurde im letzten Jahr abgeschlossen und kürzlich vorgestellt.

In den Punkten Energieverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lärm schneidet das Binnenschiff

durchweg besser ab als die Güterbahn oder der Lkw. In nahezu allen Relationen ist das Binnenschiff zudem im direkten Transportkostenvergleich der günstigste Verkehrsträger.

Eindeutig sind die Aussagen der Gutachter etwa hinsichtlich des Energieverbrauchs: Im Massengütertransport verbraucht das Binnenschiff 67 Prozent weniger Energie als der Lkw und 35 % weniger als

die Bahn. Das gleiche Bild beim Containertransport.

Einzig die Binnenwasserstraßen verfügen über das Potenzial, erhebliche weitere Transportmengen aufzunehmen, um die prognostizierten Güterverkehrszuwächse zu bewältigen.

Lärmbelästigungen, wie sie durch Straße und Schiene ausgelöst werden, werden durch Güterschiffe kaum verursacht.



Fahrstand mit nautischer Ausrüstung.

Flachwasser-Simulator aufgestellt

Mehr Übungsmöglichkeiten im Schifferberufskolleg Duisburg

In der Luftfahrt und in der Seeschiffahrt haben sich Fahr-Simulatoren international als unverzichtbar für die Bereiche Aus- und Weiterbildung erwiesen. Fahr-Simulatoren erlauben ein intensives Training nicht nur der Auszubildenden, sondern sie bieten auch erfahrenem Personal die Möglichkeit, sich weiter zu qualifizieren. Schiffsführer können beispielsweise üben, sich auf den Umgang mit neuen Fahrzeugen einzustellen oder extreme Fahrsituationen zu beherrschen. Zugleich trägt eine sol-

che Verbesserung der Ausbildung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. In Duisburg gibt es jetzt einen neuen Flachwasser-Simulator.

Derzeit werden die geltenden Ausbildungsprozesse in der Binnenschiffahrt mit mehrjährigen Erfahrungszeiten an Bord vor der Befähigung zum Schiffsführer auch von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hinterfragt. Der zukünftige Einsatz der Simulationstechnik betrifft jedoch nicht nur die Vorbereitung zum Erwerb des Patents,

sondern auch die Weiterbildung bereits ausgebildeter Schiffsführer. Sowohl der Trend zu größeren Schiffen, die Entwicklung auf dem Gebiet der technischen Navigation, als auch die Entwicklung neuer Vortriebs- und Steuerungstechniken, verlangen zusätzliche Schulungen. Dafür ist die Simulationstechnik bestens geeignet.

Vor dem Hintergrund ständig steigender europaweiter Verkehre sind europaweite Ausbildungsstandards für Schiffsführer, sowie europa-

weite Standards der Ausrüstung der Schiffe hinsichtlich der Navigationsanlagen wichtige Ziele im Sinne der Verkehrssicherheit.

Eine verstärkte Internationalisierung des Schiffsverkehrs auf den Binnenwasserstraßen sowie der Trend zu größeren und schnelleren Schiffen haben potenziell Auswirkungen auf Verkehrsregeln. Auch auf diesen Gebieten können

Fortsetzung auf Seite 4

Hallo
Fahrensleute!

**Runter von der Couch,
rein ins Leben**

Jetzt steht sie wieder vor der Tür, die Zeit der langen Abende vor dem Fernseher, dem Kamin oder zumindest vor der Heizung. Nach Feierabend noch vor die Tür, zum Sport oder für einen kleinen Spaziergang? Heute lieber nicht mehr, schließlich ist es schon dunkel, es regnet oder es ist kalt.

Für viele Matrosen und solche Mitarbeiter, die an Deck oder sonstwie körperlich arbeiten kein Problem. Meist haben sie sich im Laufe des Tages so viel bewegt und waren körperlich eingespannt, dass sie ihr „Fitness-Training“ bereits hinter sich haben. Aber für alle Büroarbeiter, die den ganzen Tag am Schreibtisch sitzen, aber auch für Schiffsführer, die auf ergonomisch korrekten Steuerstühlen unterwegs sind, wäre etwas Bewegung am Abend sinnvoll. Denn ein ergonomischer Arbeitsplatz hilft zwar einseitige Belastungen zu vermeiden, er ersetzt aber nicht die regelmäßige Bewegung. Wer den ganzen Tag sitzt, sollte sich nach Feierabend sportlich betätigen. Das ist gut für die Figur, weil durch die Bewegung Kalorien verbraucht werden. Es ist aber auch gut für den Muskelaufbau, für die Entspannung, für den Stressabbau und nicht zuletzt verbessert es die Bewegungskoordination. Wer sich zu wenig bewegt, bei dem leidet mit der Zeit auch der Gleichgewichtssinn und die Koordination von Bewegungsabläufen. Und dies hat wiederum Auswirkungen auf die Sicherheit. Außer-

dem verlangsamen sich nicht nur die körperlichen Reflexe. Auch die Gefahr, sich bei einem Sturz zu verletzen, steigt in dem Maße, je stärker die „Knochen einrostet“.

Die Konsequenz daraus kann nur lauten: Sich möglichst regelmäßig bewegen. Ideal sind Ausgleichssportarten wie Joggen oder Walken. Aber im Prinzip eignet sich jede Sportart, die Ihnen Spaß



macht, um Ihre allgemeine Fitness zu trainieren. Regelmäßiges Wandern, Radfahren, Schwimmen, Gymnastik und Ballspiele aller Art fördern und erhalten die Ausdauer, die Muskelkraft, den Gleichgewichtssinn, die Reflexe, die Koordination komplexer Bewegungsabläufe – und nicht zuletzt die geistige Frische. Und oft hilft auch schon mehr Bewegung im Alltag.

Und was machen die Fahrensleute an Bord? Hier helfen gute Ratschläge auf das Auto zu verzichten wenig. Auch regelmäßiges Joggen oder Wandern geht nur in den Freischichten. Das bedeutet aber nicht, dass man an Bord auf Bewegung verzichten muss. Auch an Bord kann man

sich Ausgleich schaffen. Rückengymnastik kann man zum Beispiel auch mit und auf einem Stuhl machen, zwei Wasserflaschen ersetzen die Hanteln, Platz für Übungen mit dem Theraband gibt es auch an Bord. Ja sogar eine Zeitlang lässt sich zur Rolle geformt als Sportgerät einsetzen, auch ein Handtuch oder der Platz vor dem Spiegel im Badezimmer können so genutzt werden. Wippen Sie zum Beispiel beim Zähneputzen regelmäßig mit den Füßen. Recken und strecken Sie sich regelmäßig. Stehen Sie auf und gehen um den Stuhl herum, nutzen Sie die Zeit zum Telefonieren um aufzustehen. Ein Stepper hat auch Platz im Schlafzimmer und Stehfahrradfahren kann man auch beim Fernsehen.

Manche Zeitgenossen fangen schon morgens im Bett mit der Frühgymnastik an, bei geöffnetem Fenster bekommt man gleich eine Brise frische Luft mit. Auch bei den Gymnastikrichtungen ist für jeden Geschmack etwas dabei. Eher ruhig oder doch eher temperamentvoll, mit oder ohne Musik, nach Anleitung vom Band oder frei nach Gusto – jeder kann sich sein Programm zusammenstellen.

Oder wie wärs mit Kickboxen, Hanteltraining oder doch eher Yoga – suchen sie sich etwas aus, das Spaß macht und es kann losgehen. Viel Vergnügen

Regitta

**Mit enormer Schubkraft
Elektromotor und Propeller sind eine Einheit**

Der InlineThruster der Firma Air Fertigung-Technologie verbindet Elektromotor und Propeller zu einer kraftvollen Einheit ohne Welle und Getriebe. Er zeichnet sich durch eine enorme Schubkraft und einen hohen Wirkungsgrad aus. Das Prinzip ist einfach und schnell erklärt: Im Außenring (Ständer) wird durch elektrischen Strom ein Magnetfeld erzeugt. Dieses wirkt auf den Innenring (Läufer) und versetzt diesen in Drehbewegung und treibt so die auf dem Innenring sitzenden Propellersegmente an. Wie eine klassische Spule.

Aus der neuartigen Bauweise des InlineThrusters ergeben sich zahlreiche Vorteile gegenüber konventionellen Antrieben in der Binnenschiffahrt. Diese sind u.a. die Minimierung von Schäden, die z.B. durch Seile, Taue oder anderes Treibgut hervorgerufen werden können. Das liegt an der speziellen Anordnung der Propellerblätter auf dem Außenring. Durch das spezielle Design der Propellerblätter aus hochfesten Faserverbundstoffen verringert sich die Kavitation und die damit verbundenen Geräusche erheblich.

Ein weiterer nicht unerheblicher Vorteil besteht außerdem in der praxisorientierten Konstruktion. Es gibt kaum bewegliche Verschleißteile, keine Dichtungen, kein Getriebe, keine Welle. All das benötigt der InlineThruster nicht, da er



Die neuartige Bauweise des InlineThrusters bietet zahlreiche Vorteile.

je nach Einbau wie ein Schotelantrieb um 360° drehbar ist. Die verwendeten Präzisionskeramiklager werden wassergeschmiert.

Alle elektrischen Komponenten sind dauerhaft gegen das Eindringen von Wasser abgedichtet. Das spart Gewicht, Platz und mögliche Folgekosten beim nächsten Werftaufenthalt. Sollte doch mal ein Propellerblatt brechen oder ein Lagerelement ausgetauscht werden müssen, dann kann dieses separat durch ein einfaches Lösen von ein paar Schrauben ausgetauscht werden. Der Austausch der gesamten An-

triebseinheit ist ohne ein Ausdocken auf der Werft möglich!

Der InlineThruster arbeitet effizient sowie leise und kann durch seine kompakte Bauweise in nahezu jeden Schiffsrumpf als Haupt-, Hilfs- oder Strahlantrieb eingesetzt werden, auch nachträglich. Je nach Bauweise sind maximale Schubleistungen von 1,1 – 41,0 kN pro Einheit realisierbar. Zurzeit können folgende Bordnetze von 420 V DC bis zu 720 V DC und 305 VAC bis zu 500 VAC standardmäßig bedient werden. Weitere Bordnetzlösungen werden projektiert.



Sie sollen schön aussehen und sicher sein – die Geländer auf modernen Fahrgastschiffen.

**Nur zugelassenes Glas
macht Geländer sicher
Glasgeländer auf FGS immer häufiger**

Geländer mit einer Glasauskleidung sind elegant und modern. Auf Fahrgastschiffen kommen sie deshalb mehr und mehr in Gebrauch. Was ist dabei zu beachten?

Die Bauausführung von Geländern für Decks auf Fahrzeugen der Binnenschiffahrt ist in der DIN EN 711 festgeschrieben. In der Rhein-SchVO (Ausgabe 1995) sind im Kapitel 15 – besonders im § 15.06 Absatz 10 – die Anforderungen für Schanzkleider und Geländer für die Bereiche benannt, in denen sich Fahrgäste aufhalten dürfen. Dabei wird auf die bereits benannte Norm verwiesen; jedoch wird die Norm dahingehend konkretisiert, dass Bauarten beschrieben werden.

Im Detail: Geländerhöhen bzw. Schanzkleidhöhen müssen im Fahrgastbereich mindestens 1,0 m betragen. Bei Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität sogar noch etwas höher, nämlich 1,10 m.

Man unterscheidet drei Bauarten: PF = Geländer mit Feldauskleidung, PG = Geländer mit senkrechten Stäben, PZ = Geländer mit waagerechten Zwischenzügen.

In allen Ausführungen ist der Begriff „Kindersicherheit“ zu beachten; d.h. bei Geländern mit senkrechten Stäben (PG) und Geländern mit waagerechten Zwischenzügen (PZ) ist zwischen den Stäben der Abstand von 120 mm einzuhalten. Sind die Abstände größer, so ist die untere Hälfte durch geeignete Abdeckungen ebenso kindersicher zu machen. Bisher wurden hierfür Netze oder Planen vorgeschlagen.

Bei einigen Werften wird z.B. der untere Bereich der Geländerkonstruktion in Stahl (genannt: Feldauskleidung) fest gebaut; darüber ist das ergänzende Geländer bis zur vorgeschriebenen Höhe in einer Rohrausführung gefertigt.

Nun setzt sich das, was Architekten in der Bauindustrie seit Jahren an Hausfassaden anbringen, auch in der Binnenschiffahrt immer mehr durch. Absturzsicherungen aus Glas! Wir in der Binnenschiffahrt sprachen bisher von Feldauskleidungen. Derartige Absturzsicherungen werden nach den Regeln der Technik geplant und gebaut. Das sind die Technische Regeln für die Verwendung von absturzsichernden Verglasungen (TRAV) von Januar 2003 und die Technischen Regeln für die Verwendung von linienförmig gelagerten Verglasungen (TRLV) in der Fassung vom August 2006.

Beim Einbau von derartig speziellen Bauteilen ist es sinnvoll, Regeln aus anderen

Nur Sicherheitsglas verwenden

Branchen zur Anwendung zu bringen. In der TRAV sind ganz verschiedene Varianten zur Verwendung von Glas als Absturzsicherung vorgegeben. Dabei sind zwei grundsätzliche Befestigungsvarianten für die Glasscheiben zu beachten; die linienförmige Lagerung und die punktförmige Lagerung. Bei der Planung zur Bauausführung ist zwischen zwei Glasarten in Verbindung mit der erwähnten Befestigung auszuwählen. Man unterscheidet das Einscheiben-Sicherheitsglas (ESG) und das Verbund-Sicherheitsglas (VSG).

In der DIN EN 711 wird für die Feldauskleidung eine Belastungsannahme von 1000 N/m² vorgeschrieben. Derartige Angaben konnten von

zahlreichen Glasherstellern für das Einscheiben-Sicherheitsglas (ESG) nicht bestätigt werden. Damit ist die Verwendung von ESG nicht möglich.

Stattdessen müssen entsprechend der Kategorie C der TRAV sowohl linienförmig und/oder punktförmig gelagerte Geländerausfachungen (Feldauskleidungen) aus Verbund-Sicherheitsglas (VSG) angewendet werden. Dieses VSG aus TVG (teilvorgespanntes Glas) ist im Ernstfall eine sichere Absturzsicherung. Denn bei Verwendung von falschen Glasscheiben kann der Sturz in die nächste Ebene, also das Deck darunter oder ins Wasser, nicht sicher verhindert werden. Das ESG würde bei hoher Belastung in viele kleinste Splitter zerfallen und die eigentliche Schutzwirkung des Geländers wäre nicht mehr gegeben.

Die Verwendung von Plexiglas wird häufig als alternative Lösung angesehen. Hier muss jedoch korrekterweise erwähnt werden, dass der Begriff „Plexiglas“ von vielen umgangssprachlich benutzt wird. Plexiglas ist ein Acrylglas, das nicht bruchsicher ist. Wenn also Kunststoffglas zur Anwendung kommen soll, dann muss es Polycarbonatglas sein! Dieses Glas ist schlagzäh und damit für eine Feldauskleidung geeignet.

Natürlich gibt es auch in der Branche der Glasindustrie Experten, die beim Bau und in der Planung Hilfe bei der Auswahl der Glassorten geben können. Wer also ein durchsichtiges Geländer haben möchte, der muss auch hier die entsprechenden autorisierten Fachleute bei der Vorbereitung mit einbeziehen.

Unfallrisiko ist 2007 weiter gesunken

Das Unfallrisiko am Arbeitsplatz ist im vergangenen Jahr leicht zurückgegangen. Das geht aus aktuellen Zahlen der Berufsgenossenschaften und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand hervor, die die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) in Berlin vorgestellt hat. Danach gab es 2007 pro 1.000 Vollarbeiter 26,8 Unfälle, verglichen mit 27,0 Unfällen im Jahr zuvor. Trotz des geringeren Unfallrisikos ist die absolute Zahl der

Arbeitsunfälle insgesamt um 1,2 Prozent auf 959.714 gestiegen.

2007 gab es auch weniger neue Unfallrenten und tödliche Unfälle. 17.171 Versicherte erhielten 2007 erstmals eine Rente für die Folgen eines Arbeitsunfalls, im Jahr zuvor waren es noch 18.639. Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle sank deutlich: Insgesamt starben im Jahr 2007 621 Menschen infolge eines Arbeitsunfalls, im Jahr 2006 waren es noch 711.

Die Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand registrierten 167.067 meldepflichtige Wegeunfälle, 24.119 Unfälle weniger als im Jahr 2006. Auch die Zahl der neuen Wegeunfallrenten ging 2007 zurück. Sie lag bei 6.170, im Jahr zuvor waren es noch 7.142. Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle sank von 535 im Vorjahr auf 504 im Jahr 2007.

● **BG-Regeln
und -Informationen**

● **Vier neue
Schriften**

● **Besser
nutzbar**

Erläuterungen für den Arbeitsschutz

In allen Bereichen des täglichen Lebens sind wir von Vorschriften umgeben. Von ihnen fühlen wir uns zwar oft eingengt, aber sie geben unserem Leben auch Struktur und regeln das Miteinander. Dies gilt auch für die Vorschriften im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Hier wird in Vorschriften geregelt, wie Arbeitsmittel, -verfahren und -plätze beschaffen sein müssen, damit man sicher arbeiten kann, es werden Vorgaben für die sichere Ausführung der Arbeit gemacht.

Erleichterung für die Beteiligten

Vorgaben in Vorschriften sind so formuliert, dass sie alle möglichen Fälle berücksichtigen und im Streitfall Bestand vor Gericht haben. Die darin genutzte Sprache entspricht dieser Absicht – ist aber für den Alltagsgebrauch nicht immer tauglich. Auch Vorschriften im Arbeitsschutz brauchen deshalb oftmals erläuternde Hinweise.

Die Berufsgenossenschaften haben es sich deshalb zur Aufgabe gemacht, Vorschriften so verständlich wie möglich zu formulieren oder ergänzend zu den Vorschriften Informationen und Broschüren zur

Angebot von Spezialwissen

Verfügung zu stellen, die im Alltag nutzbar sind. Die Broschüren erläutern die reinen Vorschriftentexte durch praxisbezogene Beispiele, durch Hinweise, die ins Detail gehen und die sich in der Praxis an ganz spezielle Zielgruppen richten. Durch diese Vorgehensweise finden die Mitgliedsunternehmen und weitere Interessierte das für ihre Arbeitsbereiche notwendige Spezialwissen so ausführlich wie sie es brauchen, um sich im Alltag zurechtzufinden. Gleichzeitig wird vermieden, dass man sich durch einen Wust an Details wühlen muss, wovon man für seinen Arbeitsbereich nur einen Teil benötigt.

Bei den Informationen, die die BGen zur Verfügung stellen, unterscheidet man zwischen den eigentlichen Vorschriften (BG-Vorschriften oder auch Unfallverhütungsvorschriften), den sogenannten BG-Regeln (BGR), den BG-Informationen (BGIn) bis hin zu weiteren Informationen zu bestimmten Arbeitsgeräten oder Arbeitsverfahren.

Auch für die Betriebe der Binnenschifffahrt ist die BGF diesen Weg gegangen und hat neben den Unfallverhütungsvorschriften zusätzlich BG-Regeln und -Informationen herausgegeben. Zur Umsetzung der BGV A1 zum Beispiel wurde die BGR A1 erlassen und aktuell vier BGIn. Einzelheiten dazu können Sie dem nebenstehenden Artikel entnehmen.

CD leicht erhältlich

Als weitere BG-Regeln und -Informationen für die Binnenschifffahrt sind zu nennen:

- BGR 146 – Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken
- BGR 201 – Persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Ertrinken (siehe hierzu auch den Artikel auf Seite 7)
- BGI 765 – PSA in der Binnenschifffahrt
- BGI 848 – Festmachen von Seeschiffen
- BGI 849 – Festmachen von Binnenschiffen
- BGI 851 – Gehörschützerauswahl.

Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat alle Veröffentlichungen, die für ihre Mitgliedsunternehmen von Bedeutung sind, auf ihrem „Kompendium Arbeitsschutz“ zusammengefasst. Die CD erhalten Sie zum Preis von 10 Euro zzgl. Porto und Verpackung beim Medienversand der BGF, der GSV GmbH, Postfach, 22757 Hamburg. Auch im Internet kann man die Veröffentlichungen finden: www.bgf.de/Arbeitssicherheit und www.gsv.de/Gesundheitsschutz/Rechtsdatenbank. Die für die Betriebe der Binnenschifffahrt relevanten Vorschriften enthält auch das Bordexemplar.



Das Tragen von Rettungswesten ist beim Beibootfahren lebenswichtig!

Vier BG-Informationen zur Prävention

Die am 1. 1. 2004 in Kraft getretene Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) regelt in sehr abstrakter Weise die Pflichten der Unternehmer und der Beschäftigten zur Vermeidung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren bei der Arbeit im Betrieb. Die im Oktober 2005 veröffentlichte BG-Regel „Grundsätze der Prävention“ (BGR A1) konkretisiert und erläutert zwar die Unfallverhütungsvorschrift, bleibt aber auch noch sehr allgemein und verzichtet auf jeglichen Branchenbezug. Als Erläuterung wurden jetzt vier BG-Informationen, gerichtet an die verschiedenen Zielgruppen in der Binnenschifffahrt und mit vielen praktischen Beispielen versehen, erarbeitet.

BGI 5072-1: Unternehmerpflichten zum Arbeitsschutz

im Binnenschifffahrts-Betrieb. Diese Information richtet sich an den Unternehmer. Er trägt die Hauptverantwortung für die Durchführung des Arbeitsschutzes im Unternehmen. Diese Verantwortung muss an Bord und im Binnenschifffahrts-Betrieb mit Leben erfüllt werden. Die BG-Information soll dem Unternehmer Hilfestellung geben, dieser Verantwortung nachzukommen.

Hilfe bieten

Themen sind hier unter anderem die Organisation des Arbeitsschutzes, die Gefährdungsbeurteilung oder die Pflichten, die bei einem Notfall zu ergreifen sind.

BGI 5072-2: Arbeitsschutzpflichten der Unternehmer gegenüber Dritten im Binnenschifffahrts-Betrieb. Zu den Aufgaben der Unternehmer gegenüber Dritten, wie z. B. den Aufsichts- und Genehmigungsinstitutionen. Themen sind hier zum Beispiel: Auskunfterteilung, Unterstützung bei den Besichtigungen des Unternehmens, das richtige Vorgehen bei der Vergabe von Aufträgen oder die Zusammenarbeit von mehreren Unternehmen.

BGI 5072-3: Pflichten der Versicherten zum Arbeitsschutz im Binnenschifffahrts-Betrieb. Zielgruppe für diese Information sind die Versicherten im Binnenschifffahrts-Betrieb. Sie soll ihnen Hilfestellung geben, ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz auf dem Binnenschiff nachzukommen. Hier werden Themen wie die Befolgung von Weisungen, Zutritts- und Aufenthaltsverbote oder der Umgang mit Drogen und Alkohol angesprochen.

BGI 5071: Persönliche Schutzausrüstungen und Erste Hilfe



Schutzausrüstung beim Umschlagen.

im Binnenschifffahrts-Betrieb. Diese Information richtet sich an den Unternehmer, den Versicherten und die für Erste Hilfe in den Betrieben der Binnenschifffahrt verantwortlichen Mitarbeiter, auch in der Verwaltung. Sie soll eine Hilfestellung geben, wie Persönliche Schutzausrüstungen beschafft und verwendet werden und wie Erste Hilfe organisiert und umgesetzt werden kann. Weiter werden Hinweise zu Unterweisungen und zur Ersten-Hilfe-Einrichtung gegeben.

Alle vier Informationen finden Sie auf der CD „Kompendium Arbeitsschutz“. Man kann die Schriften aber auch gedruckt beim Medienversand der BGF, der GSV in Hamburg zum Selbstkostenpreis von 1,00 Euro/Exemplar zzgl. Porto und Verpackung



Besondere Gefahr beim Koppeln.

anfordern. Oder Sie sprechen Ihren Technischen Aufsichtsbeamten an. Er bringt Ihnen die Broschüren bei der nächsten Betriebs- oder Schiffsbesichtigung gerne mit.



Erste Hilfe rettet Menschenleben.



Absprachen sind für die Sicherheit unerlässlich.



In Klärwerken müssen Taucher in die Klärbecken steigen.

Arbeitsschutz bei Taucherarbeiten

Die Gefährdungsbeurteilung, wie sie das Arbeitsschutzgesetz vorschreibt, wird von vielen als lästige Pflicht oder notwendiges Übel empfunden. Zu selten wird dabei bedacht, dass eine gewissenhaft erarbeitete Gefährdungsbeurteilung auch dazu geeignet ist, sich einen systematischen Überblick über den eigenen Betrieb zu verschaffen und Optimierungsbedarf zu erkennen.

Der Gesetzgeber fordert einerseits im § 5 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) vom Unternehmer, dass eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen ist und er sagt auch exemplarisch, woraus sich Gefährdungen ergeben können, bleibt jedoch andererseits die Antwort auf die Frage einer geeigneten Art und Weise der geforderten Dokumentation schuldig.

In den letzten ca. 10 Jahren entwickelten verschiedene Arbeitskreise, Ausschüsse und Verlage, modulare Systeme unterschiedlicher Güte um eine möglichst praxisnahe Lösung für die Anwender zu schaffen, die geeignet sind,

die betrieblichen Gefährdungen und die daraus abgeleiteten Schutzmaßnahmen zu dokumentieren und dabei den Bearbeitungsaufwand auf ein notwendiges Minimum zu begrenzen. Hierbei lag der Schwerpunkt der Arbeit im Wesentlichen bei den Standardbetrieben. Sogenannte „Exoten“, zu denen sicher auch die Taucherarbeiten zählen, kamen hierbei häufig zu kurz.

Hilfestellung im Alltag

Erstmals mit der Ausgabe Januar 2007 veröffentlichte die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) auf der CD-ROM „Kompendium Arbeitsschutz“ ein durch das Sachgebiet Taucherarbeiten im Fachausschuss Tiefbau vollkommen neu entwickeltes Modul – das Modul M 22 Taucherarbeiten. Dieses orientiert sich am typischen Prozess der betrieblichen Arbeitsvorbereitung und bildet hierbei nahezu alle Bereiche des gewerblichen Tauchens, beginnend bei

der Angebotsbearbeitung, über die verschiedenen Arbeitsverfahren unter Wasser und die Planung der Erste-Hilfe-Maßnahmen bis hin zur Personalauswahl ab. Bei Bedarf kann dieses Modul über den integrierten Moduleditor noch um betriebliche Besonderheiten erweitert oder nach eigenem Bedarf angepasst und verändert werden. Sind die Taucherarbeiten Element einer Gesamt-Baumaßnahme, besteht die Möglichkeit, zu Modulen angrenzender Gewerke zu verknüpfen.

Ein besonderer Vorteil des Programms besteht darin, dass von der Vielzahl der möglichen Gefährdungen und den jeweils zugeordneten Schutzmaßnahmen in der Dokumentation nur diejenigen erscheinen, die vom Bearbeiter für den jeweiligen Arbeitsprozess als relevant ausgewählt wurden.

Das Kompendium Arbeitsschutz (aktuelle Ausgabe: Januar 2008) ist leicht bedienbar und wurde nach dem Grundsatz programmiert, dass bereits hinterlegte Informationen immer dort zur Verfüg-

ung stehen, wo sie sinnvoll benötigt werden. Doppelangaben sollen so vermieden werden.

Taucherbetriebe sind aber nicht nur bei der BG Bau versichert, sondern auch bei der BGF. Auch hier gehören sie nicht unbedingt zu den Standardbetrieben, was nicht heißt, dass ihre BG sie beim Service ausschließt. Aber das Rad muss ja nicht mehrmals erfunden werden. Die BGF hat

Für die Betriebe

sich deshalb entschlossen, das Kompendium der Bau BG für die Taucherbetriebe zu besorgen und den bei ihr versicherten Taucherbetrieben zur Verfügung zu stellen. Die CD wird den Taucherbetrieben im Rahmen eines Betriebsbesuches durch den zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten zur Verfügung gestellt. Wer den Besuch nicht abwarten will, kann sich bei der für ihn zuständigen Regionalabteilung Prävention melden und einen Termin vereinbaren.

Unfallverhütungsseminar für Bootsvermietungen und Segelschulen

Bootsvermietungen und Segelschulen, das ist doch gleichzusetzen mit Urlaub und Freizeit, mit schönen Bildern und Sonnenuntergang. Oder gibt es in dieser Gruppe auch Gefahren, wenn die Berufsgenossenschaft speziell für sie ein Seminar anbietet? Bei genauerer Betrachtung ihrer Tätigkeit und ihres Arbeitsplatzes erkennt man sehr schnell ein reichhaltiges Gefahrenpotenzial.

Zum einen sind die Mitarbeiter von Bootsvermietungen und Segelschulen durch unzureichende bzw. nichtvorhandene Absturzsicherungen ständig der Gefahr des Ertrinkens ausgesetzt und zum anderen bergen Wartungs- und Reparaturarbeiten an Booten und Anlegestellen zusätzliche Gefahren. Hier werden Holz- und Kunststoffarbeiten durchgeführt, bei der eine Vielzahl von Gefahrstoffen zum Einsatz kommen oder mit handgeführten Maschinen gearbeitet wird.

Das vom 3. – 5. Dezember 2008 stattfindende Seminar soll die Teilnehmer für diese

und weitere Gefahrenschwerpunkte ihres Arbeitsplatzes sensibilisieren und will gemeinsam mit den Teilnehmern Maßnahmen zu deren Verhütung ausarbeiten.

Wie sieht es mit der Haut- oder Lärmbelastung aus? Wie kann man erfolgreich der Stolper-, Rutsch- und Sturzgefahr entgegenwirken? Welche gesetzlichen Grundlagen kommen hier zur Anwendung? Fragen über Fragen, die auf dem Seminar bearbeitet und beantwortet werden. Neue Lehrmethoden, viel Platz für Fragen und Diskussionen der Teilnehmer und immer den Bezug zur Praxis im Mittelpunkt, sorgen für einen interessanten Seminarablauf.

Das Seminar findet in unserem Tagungshotel in Sellinghausen im Sauerland statt und ist für die Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft kostenfrei. Sollten wir Ihr Interesse geweckt haben, dann melden Sie sich an. Die Adresse finden Sie in der Seminarübersicht auf Seite 5.

Häfen brauchen Flächen 1. Karlsruher Hafenkongress

Unter dem Motto „Binnenhäfen im Umbruch – Binnenhäfen im Aufbruch“ fand am 3. und 4. Juni im Karlsruher Kongresszentrum der „1. Hafenkongress Karlsruhe“ statt. Die gelungene Veranstaltung verschaffte den Teilnehmern durch Vorträge einen sehr guten Überblick über die in der Zukunft zu erwartenden Chancen und Risiken für die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt.

Es wurde deutlich gemacht, dass bis 2025 in Deutschland eine Steigerung im Güterverkehr von 71 Prozent zu erwarten ist. Daran beteiligt ist die Binnenschifffahrt mit einer prognostizierten Steigerungsrate von 26 Prozent. Am deutlich-

sten wird die Steigerung im Containerverkehr erwartet.

Um diese Steigerungsraten verkehrstechnisch in den Griff zu bekommen, müssen zukünftig veränderte logistische Ansprüche bedient werden. Dazu wird es erforderlich sein, das System „Wasserstraße“ und nicht nur alleine das Binnenschiff mit seinem Zukunftspotenzial noch effizienter zu gestalten.

Um diese Effizienzsteigerung zu erzielen, wird vieles von den Binnenhäfen abhängen. Nur wenn die Häfen erweiterte bzw. vorhandene infrastrukturelle Flächen nutzen und ausbauen können, wird auch das System Wasserstraße wachsen können.

Fortsetzung von Seite 1

Simulator ging jetzt in Betrieb

durch als Simulation herbeigeführte realitätsnahe, interaktive Verkehrssituationen wertvolle Hinweise und Erkenntnisse über das menschlich und/oder technisch Machbare gewonnen werden.

Im Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homberg wird Mitte September der von der DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme) entwickelte und von der BGF mitfinanzierte Flachwasser-Simulator in Betrieb genommen. Hiermit steht eine Anlage zur Verfügung, mit der das Fahren und Manövrieren von Binnenschiffen nach „optischer Sicht“ und nach „Radar-sicht“ simuliert bzw. trainiert werden kann.

Der Fahrensmann wird in einer der nächsten Ausgaben von der Eröffnung berichten und Erfahrungen schildern.

Kleine, aber feine Reederei

Berliner Wassersport und Service wurde 10 Jahre

Es begann vor zehn Jahren mit einem Charterschiff und einer kleinen Mannschaft, so berichtete Thomas Strauß in seiner Festrede vor zahlreich geladenen Gästen im Juli 2008 auf dem Firmengelände der Berliner Wassersport und Service GmbH & Co Betriebs KG. Heute sind es 18 Beschäftigte mit einem starken Team an der Spitze des Unternehmens. Zur bestehenden Flotte kam nun zum Jubiläum ein weiteres Schiff dazu, das Fahrgastschiff „Bärliner“ – ein Schiff vom Typ „Aqua Cabrio“ der Schiffswerft Bolle.

Die Geschäftsführer Thomas Strauß und Angela Schreiber haben in diesem Neubauschiff ihre gesammelten Erfahrungen in der Fahrgastschiffahrt einbringen können. Diese Art der offenen Fahrgastschiffe ist durch die Reederei Siebach in

enger Zusammenarbeit mit der Werft Bolle in Berlin entwickelt worden.

Die Besonderheit ist die verschiebbare Polykarbonatglasabdeckung, die dem Fahrgast sowohl im geöffneten wie auch im geschlossenen Zustand einen herrlichen Rundblick garantiert. Es sind Schiffe, die bei den Berlinterurlaubern für die sogenannten Brückenfahrten beliebt sind.

Technische Daten des Schiffes: Länge über alles: 26,70 m, Breite: 5,10 m, Fahrgäste: 100, drei wasserdichte Schotte, Hauptmaschine: IVECO N67, 6 Zylinder mit 169 kW. Generator: Perkins 1103 3 Zylinder mit 28 kW.

Wir wünschen der Reederei Berliner Wassersport und Service GmbH & Co KG weiterhin allzeit gute Fahrt.



Ein echter „Bärliner“ – das FGS der Berliner Wassersport und Service GmbH.

„Alsterwasser“ mit neuer Technologie

Am 29. August gab es in Hamburg eine spektakuläre Schiffstaufe. Mit der Personenfähre „Alsterwasser“ wurde erstmals ein ziviles Schiff dieser Leistungsklasse mit einer Brennstoffzelle als Hauptantrieb in Betrieb genommen. Ein speziell angefertigtes Brennstoffzellensystem wird für zwei Jahre an Bord des Alsterdampfers getestet. Das weltweit erste Schiff dieser Art wird Passagiere im normalen Linienbetrieb befördern, um praxisgerechte Daten für die weitere Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie zu liefern.

Bundesverkehrsminister Tiefensee zeigte sich begeistert: „Das Projekt hat Signalwirkung. Es ist ein Meilenstein in der Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie für die Linienschiffahrt“. Weiter betonte er, Deutschland sei bei der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie führend in Europa und arbeite daran, die internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter zu behaupten.

Praxistipp: Immer mit Schutzhelm

Der Schutzhelm, einst Stiefkind der Persönlichen Schutzausrüstung in der Binnenschifffahrt, wird immer häufiger zur vorgeschriebenen „Ausgehkleidung“ in Hafenanlagen. Verschiedene Konzerne und Großbetriebe vor allem im Mineralöl- und Chemiesektor bestehen darauf, dass in ihrem Einzugsbereich Schutzhelme getragen werden. Die Sicherheitsphilosophie der Betriebe, erarbeitet durch ein Sicherheitsmanagement, lässt keine Ausnahmen zu. Und das zu Recht. Warum sollte ein Beschäftigter mehr gefährdet sein als ein „Besucher“ und als ein solcher muss sich das Besatzungsmitglied an diesen Orten fühlen.

Doch nicht der Zwang zum Tragen des Schutzhelmes soll ausschlaggebend sein, sondern die Vernunft. Die Einsicht, dass eine schwere Kopfverletzung für das weitere Leben nicht gerade förderlich ist, sollte auch den Einzelnen überzeugen.



Auf der Werft nie ohne Helm.

Wann sollte ein Schutzhelm getragen werden? Die Angst, dass einem der Himmel auf den Kopf fallen könnte – wie es einige starke Gallier vor längerer Zeit als einzige Bedrohung ansahen – ist wohl ein wenig übertrieben. Allerdings sind Gefahren beim Umschlag von Gütern sehr wohl möglich. Dabei ist jetzt nicht nur das 25 Tonnen Coil gemeint, sondern z. B. einzelne Steine bei der Kiesverladung oder Schrottteile, die aus Spinnen oder vom Magneten fallen. Auch Transportbänder sind nicht so gebaut, dass kein Transportgut davon fallen könnte. Dabei gilt sowieso in erster Linie: „Nicht unter schwebenden Lasten aufhalten!“

Die erstellte Gefährdungsbeurteilung sollte alle möglichen Gefahrenorte aufzeigen. Darunter fällt dann auch der Aufenthalt auf Werften. Gefahr geht schon von den vielen Stolperstellen aus. Dazu kommt die Gefahr von oben. Gefahr droht zum Beispiel vom Werftkran, der Material über das Fahrzeug schwenkt. Ebenso ist der Aufenthalt am Schiffsboden, um das Schiff von außen zu inspizieren, nicht ohne Gefahren. Auch beim Betrachten der Ruderanlage und der Schraube, beim „Schwarz machen“ oder auch nur auf dem Weg zum Werftbüro kann immer mal ein Stück abgebranntes Eisen oder eine Schraube, die „nicht gebraucht“ wird, aus einer Höhe von vier bis fünf Metern auf den Kopf fallen.

VCI definiert Anforderungen an Schifffahrt

Der Verband der Chemischen Industrie (VCI) hat das „Anforderungsprofil für Binnenschifftransporte“ aktualisiert. Mit diesem Leitfadens will der VCI dazu beitragen, Transporte von Chemikalien mit Binnenschiffen noch sicherer als bisher zu machen. Er soll den Chemieunternehmen bei der Auswahl geeigneter Logistikdienstleister helfen. Der Leitfaden richtet sich außerdem direkt an die Logistikdienstleister, die sich damit leichter auf die Anforderungen ihrer Kunden aus der chemischen Industrie einstellen können. Das Anforderungsprofil gilt für den nationalen und internationalen Binnenschiffsverkehr.

Wie der Infodienst Bonapartner mitteilte, hat der VCI den Leitfaden außerdem an die geänderten Vorschriften zum Gefahrguttransport mit Binnenschiffen [ADN(R)] angepasst. Soweit möglich, wurde bereits das ADN(R) 2009 berücksichtigt. Danach muss der Schiffsführer zum Beispiel keine individuellen Unfallmerkmale mehr mitführen; sie werden durch einheitliche schriftliche Weisungen ersetzt.

Neu einbezogen sind im Anforderungsprofil zwei Formulare zur Meldung von Ereignissen wie Grundberührungen oder Kollisionen. Sie betreffen „besondere Vorkommnisse“ und „Zwischenfälle/Unfälle“. Mit diesen neuen einheitlichen Standards sollen Auftraggeber, Behörden, Feuerwehr und Polizei schnell mit den für sie notwendigen Informationen versorgt werden können.

Mitmachen und gewinnen

Lauchart	Trieb einer Getreidepflanze	Farbstoff	Fußhebel	Herrscherstab	Augendeckel	Staat in Europa	Kurort mit Heilquelle	Opernsologesang	europ. Hauptstadt
→	→	→	1	→	ostfranz. Grenzland	→	→	→	→
Endspiel	→	→	→	→	→	den Mund betreffend	→	→	→
Gebirge auf Kreta	→	→	Krach, lästiges Geräusch	3	Holzsplitter	Zeichen für Lithium	→	→	nordische Schicksalsgöttin
Berliner Zeichner	→	→	→	→	Zahlwort	→	→	→	Wiesenpflanze
positive Elektrode	→	Erkennung einer Krankheit	→	→	Teil des Buches	As im Kartenspiel	→	Schmier- vorrichtung	→
→	→	→	→	Ölweiden- gewächs	→	→	→	→	4
Ölpflanze	aus gebrannter Erde	→	10	→	→	Zierpflanze	schmal	→	→
→	→	→	→	Spion, Spitzel	→	Metall mit Gold- überzug	→	→	7
Gewürz- ständer	5	Begei- terung, Schwung	→	Landkarten- werk	→	→	amerik. Münze	→	Paradies
Kürbis- gewächs	→	→	→	→	2	lat.: Kunst	Schiffs- besatzung	→	→
→	→	→	→	→	→	Wasser- pflanze	→	Anrede	→
Gedicht- form	hohe Spielkarte	→	→	Figur aus „Tiefend“	→	→	niederdeut.: Wasser- strudel	→	→
→	→	→	12	→	Sinnspruch	→	→	→	11

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

Die Buchstaben von 1 – 12 ergeben die gesuchte Lösung.

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

1. Preis: € 50,-
2.-5. Preis je: € 25,-
 Teilnahmeberechtigt an diesem Kreuzwort-Rätsel sind alle Mitglieder und Versicherte der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Ausnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Angehörigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

Einsendeschluss: 31. Oktober 2008

Auflösung aus Fahrensmann 2/2008: SICHERHEITSBUCH

Gewinner aus 2/2008

- 1. Preis € 50,-**
Fam. Mnich
MS „Salisso“
67009 Ludwigshafen
- 2. Preis € 25,-**
Bärbel Sperling
MS „Bora“ DTG
32423 Minden
- 3. Preis € 25,-**
Jürgen Reich
„Dettmer Tank 81“
21481 Lauenburg
- 4. Preis € 25,-**
Irena Bolte
MS „Levana“
97816 Lohr am Main
- 5. Preis € 25,-**
Jürgen Krebs
FGS „Uckermark“
17268 Templin

Seminarangebote 2008/2009

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit			
S6/02275	Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit 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 (Achtung: Neuer Termin!)	13. 05. 09 – 15. 05. 09	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende			
F6/02280	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	19. 01. 09 – 30. 01. 09	Duisburg
Fahrgaststoffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie			
F6/02281	Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen“	03. 11. 08 – 05. 11. 08	Boppard
F6/02282	(Leichter Umgang mit „schwierigen“ Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.)	25. 11. 08 – 26. 11. 08	Rostock
F6/02283		10. 02. 09 – 12. 02. 09	Bad Tölz
F6/02284		04. 03. 09 – 06. 03. 09	Sellinghausen
Bootsvermietung			
F6/02285	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	03. 12. 08 – 05. 12. 08	Sellinghausen
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt			
F6/02286	Rettungswestenseminar	01. 12. 08 – 03. 12. 08	Sellinghausen
		02. 03. 09 – 04. 03. 09	Sellinghausen
F6/02288	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	23. 03. 09 – 26. 03. 09	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbebezüge			
Nummer	Seminarartitel	Seminartermin	Seminarort
Führungskräfte			
H6/02289	Führungskräfte-seminar Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	28. 10. 08 – 30. 10. 08	Sellinghausen
H6/02291	Kompetent unterweisen	21. 04. 09 – 23. 04. 09	Bad Salzschlirf
H6/02292		21. 10. 08 – 23. 10. 08	Bad Hersfeld
F6/02293		10. 03. 09 – 12. 03. 09	Bad Salzschlirf
F6/02294	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: Rückenprobleme, Übergewicht	06. 10. 08 – 08. 10. 08	Sellinghausen
F6/02298	und Stress, Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge (für Wiederholer!)	13. 03. 09 – 15. 03. 09	Sellinghausen
F6/02297	Gesundheit im Alltag – gewusst wie: Rückenprobleme, Übergewicht	21. 11. 08 – 23. 11. 08	Sellinghausen
F6/02299	und Stress, Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	06. 07. 09 – 08. 07. 09	Sellinghausen
F6/02300	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	08. 12. 08 – 09. 12. 08	Duisburg
F6/02301		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 Binnenschifffahrt, 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.

Wichtig ist, was drin ist!

Der Verbandkasten hilft Leben retten

Immer dabei und immer vorschriftsmäßig gefüllt: der Verbandkasten im Auto. Er ist seit 36 Jahren Pflicht in jedem Auto und auch bei Motorrädern und hilft Menschenleben retten.

Allerdings fristet er leider in vielen Kraftfahrzeugen ein kümmerliches Dasein. Deshalb bedarf er der regelmäßigen Pflege und Nachrüstung. Die GTÜ-Experten: „Bei Hauptuntersuchungen ist der Verbandkasten kein Pflichtpunkt mehr, leider aber haben längst nicht alle von uns überprüften Autos einen Verbandkasten an Bord.“

Das sei kein Mangel, aber der Fahrzeughalter erhalte einen Hinweis auf die gesetzliche Mitführpflicht. Viele der Verbandkästen befänden sich zudem in einem erbarmungswürdigen Zustand. „Was nützen Pflaster, die nicht mehr kleben oder poröse Einmal-Handschuhe?“ Seit 15 Jahren trägt jeder Verbandkasten ein Verfallsdatum. Ist das abgelaufen, muss der Inhalt des Verbandkastens ersetzt werden.

Neben Verbandmaterial gehört auch eine Rettungsdecke zum Schutz vor Auskühlung



Der Inhalt sollte regelmäßig geprüft werden.

von Verletzten unbedingt zum Inventar.

Der Verbandkasten soll auch schnell zur Hand sein, deshalb ist die Reserveradmulde als Aufbewahrungsort ungeeignet. Besser ist das Handschuhfach oder der Stauraum unter den Sitzen.

Nach der seit Juli 2000 gültigen DIN 13164 müssen folgende Hilfsmittel in einem Verbandkasten oder -kissen enthalten sein: 1 Heftpflaster, 8 x Wundschnellverband, 1 Verbandpäckchen groß, 3 Verbandpäckchen mittel, 1 Ver-

bandtuch (60 x 80 cm), 2 Verbandtücher (40 x 60 cm), 6 Kompressen (10 x 10 cm), 3 Mullbinden (8 x 400 cm), 2 x Mullbinden (5 x 400 cm), 1 Rettungsdecke, Aluminium beschichtet, 2 x Dreieckstuch, 1 gekrümmte Schere, 2 Paar Einmal-Handschuhe, 1 Erste-Hilfe-Broschüre, 1 Inhaltsverzeichnis.

Und noch ein Tipp: Erneuern Sie nicht nur den Inhalt Ihres Verbandkastens, sondern frischen Sie auch regelmäßig Ihre Erste Hilfe Kenntnisse auf.

Gefährdungsbeurteilung im Fokus

BG-Regel „PSA gegen Ertrinken“ grundlegend überarbeitet

Anforderungen an „Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) gegen Ertrinken“ sind generell in der PSA-Hersteller-Richtlinie (89/686/EG) enthalten, die über die Achte Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) in deutsches Recht überführt wurde. In den weltweit gültigen und anwendbaren DIN EN ISO 12402 Teil 1-10 sind konkrete bauliche Anforderungen formuliert; seit Beginn des Jahres liegt eine überarbeitete Normenreihe vor. Die Benutzung von PSA gegen Ertrinken wird im berufsgenossenschaftlichen Regelwerk geregelt. Die BG-Regel „Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken“ (BGR 201) wurde grundlegend überarbeitet und in der Fassung „Oktober 2007“ neu herausgegeben.

Die neu gefasste BGR 201 wurde den neuen Erkenntnissen und technischen Entwicklungen angepasst, wobei auch die neuen Normen für Rettungswesten der DIN EN ISO-Normenreihe 12402 Teil 1-10 eingearbeitet wurden. Maßgeblich für die Überarbeitung der BGR 201 war neben einer grundlegenden Umstrukturierung die Einarbeitung einer zielorientierten Gefährdungsbeurteilung. Sowohl dem Hersteller als auch dem Benutzer von PSA gegen Ertrinken steht damit ein aufeinander abgestimmtes aktuelles Regel- und Normenwerk zur Verfügung. Mögliche Einsatzgebiete für PSA gegen Ertrinken sind im Anhang 2 zur BGR 201 aufgeführt.

Der Unternehmer hat eine Beurteilung nach den §§ 4 und 5 Arbeitsschutzgesetz durchzuführen und die für die Versicherten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen zu ermitteln und festzulegen, welche Maßnahmen zur Abwehr der Gefährdungen erforderlich sind. Der Unternehmer hat dabei vorrangig zu prüfen, ob die Gefährdungen durch all-



Der Umgang mit der Rettungsweste wird im Schwimmbad geübt.

gemein schützende technische Einrichtungen (kollektive technische Schutzmittel) oder durch organisatorische Maßnahmen vermieden oder ausreichend begrenzt werden können.

Kann ein Absturz ins Wasser nicht wirksam ausgeschlossen werden, so hat er entspre-

Unterweisungen mit Übungen

chend dem Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung geeignete persönliche Schutzausrüstungen gegen Ertrinken auszuwählen und bereitzustellen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Benutzer von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken unerwartet und gegebenenfalls bewegungsunfähig abstürzen kann.

Eine Gefährdungsbeurteilung besteht aus der Gefähr-

dungsermittlung, der Festlegung geeigneter Maßnahmen und der abschließenden Bewertung des Risikos. Bei der Gefährdungsermittlung werden in der BGR 201 drei verschiedene Gefährdungsarten unterschieden, die auch kombiniert auftreten können, dies sind:

- Unmittelbare Gefährdungen; z. B. Sturz in ein Gewässer.
- Mittelbare Gefährdungen; z. B. Ausrutschen auf Verunreinigungen.
- Gefährdungen durch Beeinträchtigung der Schutzwirkung der PSA gegen Ertrinken durch besondere Arbeitsplatzbedingungen.

Die Auswahl der geeigneten PSA gegen Ertrinken erfolgt entsprechend dem Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung; insofern sind die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung Bestandteile der Beschaffungsspezifikation. Vom Un-

ternehmer dürfen nur solche PSA beschafft werden, die der Achten Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz entsprechen und die mit der CE-Kennzeichnung versehen sind. Beispiele für Leistungskriterien von PSA gegen Ertrinken auf der Grundlage der aktuellen Normen sind im Anhang 1 der BGR 201 aufgeführt.

Neben den allgemein vorgeschriebenen Unterweisungen sind gemäß § 31 der UVV „Grundsätze der Prävention“ (BGV A 1) bei PSA, die gegen tödliche Gefahren schützen, zusätzliche geeignete praktische Übungen erforderlich.

Die neue BGR 201 steht im Internet zur Verfügung (www.bgf.de) und auf dem „Kompendium Arbeitsschutz“ der BGF.

Wichtiger Hinweis: die bisherige Fassung der BGR 201 im Bordexemplar für die Binnenschifffahrt ist zu ersetzen.

Wasserstandsvorhersage auf vier Tage verlängert

Am Rhein wurde die Vorhersage erweitert

Am 1. September 2008 startet die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den Betrieb für eine von zwei auf vier Tagen erweiterte Wasserstandsvorhersage am Rhein. Ziel ist mehr Sicherheit und höhere Wirtschaftlichkeit auf dem Rhein.

Durch die Verlängerung der Vorhersage können die Binnenschiffer auf dem Rhein die Beladung für die bevorstehende Fahrstrecke künftig besser kalkulieren, war aus dem BMVBW zu hören, dies gelte besonders auf den längeren Streckenabschnitten zwischen den Rheinmündungshäfen und den Wirtschaftsstandorten entlang des Rheins und seinen Nebenflüssen. „Mit der Verlängerung der Wasserstandsvorhersage wird die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt auf Europas größter Binnenwasserstraße deutlich erhöht“, so Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

Die verlängerte Wasserstandsvorhersage ermögliche eine bessere Ausnutzung des Schiffsraums. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt geleistet. Für den Rhein, der mit 170 Millionen Transportgütertonnen

wichtigsten Güterverkehrsader in Deutschland, tragen die neuen Berechnungen in erheblichem Maße zur Zuverlässigkeit der Schifffahrt bei. Außerdem bringt die Maßnahme für die Schifffahrt aber auch einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

Für die Verlängerung des Vorhersagezeitraums von zwei auf vier Tage wurde das bestehende System erweitert. Neben der genauen Berechnung der Abflüsse im Rhein, im Main und der Mosel, wird jetzt darüber hinaus das Abflussverhalten im gesamten Rhein-Einzugsgebiet abgebildet. In dem neuen Niederschlags-Abfluss-Modell (NA-Modell) werden auch umfassende meteorologische Kennwerte einbezogen. Es berechnet Zuflüsse zum Rhein als Reaktion auf bereits gefallenen sowie vorhergesagten Regen.

Die neuen Vorhersagen können über das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem Elwis unter <http://www.elwis.de> abgerufen werden. Außerdem werden die Informationen von den Revierzentralen Duisburg und Oberwesel über den Nautischen Informationsfunk sowie per Videotexttafel (ARD-Text 193) bekannt gegeben.

Zahl der Verkehrstoten erstmals unter 5000

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, kamen im Jahr 2007 in Deutschland insgesamt 4949 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Damit ist seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik 1953 die Zahl der Verkehrstoten erstmals unter 5000 pro Jahr gesunken. Das sind 142 oder 2,8 Prozent weniger Getötete als im Vorjahr.

Bei der Vorstellung der Zahlen in Berlin betonte Verkehrsminister Tiefensee: „Wir sind auf dem richtigen Weg, aber es bleibt dabei: Jeder Tote ist

einer zuviel. Noch immer sterben viel zu viele Menschen auf den Straßen, auch viele junge Leute.

Das Verkehrsministerium setzt deshalb verstärkt auf Aufklärung. Mit der Verkehrssicherheitskampagne ‚Runter vom Gas‘ versucht man auf die Problematik überhöhter Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. Mit der Verschärfung des Bußgeldkataloges wolle man außerdem Raser und Drängler härter bestrafen und so Hauptunfallursachen verhindern.“

Vorsicht bei begasten Containern

Besatzung soll sie nicht öffnen

Aufgrund strenger Regelungen der EU zum Schutz gegen die Einschleppung von Schadorganismen werden Container bzw. die darin transportierten Ladungen und deren Verpackungsmaterial häufig im Exportland begast. In vielen Fällen können sich auch nach längerem Transport noch Gasreste in den Containern befinden.

Verwendung finden dabei Begasungsmittel wie Methylbromid, Cyanwasserstoff/Hydrogencyanid, Phosphorwasserstoff, Sulfuryldifluorid, Ammoniak oder Formaldehyd.

Diese Gase sind weitgehend geruchlos oder werden als geruchlos wahrgenommen, da der Geruch der Ware zugeordnet wird. Deshalb geht von ihnen keine eindeutige Warnwirkung aus. Gesundheitsschäden treten zum Teil erst nach erheblicher zeitlicher Verzögerung auf und sind

dann dem auslösenden Ereignis nicht mehr sicher zuzuordnen. Vielfach fehlen an Importcontainern entsprechende Kennzeichnungen oder Hinweise auf eine beim Absender erfolgte Begasung.

Dies sollte eigentlich nicht so sein. Lieferanten und Importeure sind verpflichtet, begaste Container entsprechend anzumelden und zu deklarieren. Über die Freigabe von ehemals begasten Containern sollte eine Freigabebescheinigung den Frachtpapieren beigefügt sein. Wegen der Schwierigkeit in der Beurteilung darf die Freigabe begasteter Container nur durch besonders geschultes Personal (Befähigungsscheininhaber nach Anhang III Nr. 5 GefStoffV) erfolgen.

In der Binnenschifffahrt ist die Gefährdung durch die Begasungsmittel relativ gering, da die Besatzungen nicht unbedingt Container öffnen



Vorsicht beim Umgang mit Containern aus Übersee.

müssen und somit die Gase freisetzen bzw. einatmen. Sollte die Situation es erforderlich machen, dass Besatzungsmitglieder Container

Neues Internetportal

dennoch öffnen müssen oder an beschädigten Containern arbeiten müssen, die nicht als Gefahrgutcontainer deklariert sind, müssen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.

Bei folgenden Hinweisen ist Vorsicht geboten:

- Lüftungsschlitze sind abgeklebt.

- Gummidichtungen an den Türen sind verklebt.
- Kennzeichen oder Reste eines Warnschildes sind zerstört.
- Gasgeruch/knoblauchartiger Geruch ist wahrnehmbar.
- In den Frachtpapieren sind Begasungsgebühren enthalten.
- Im Container befinden sich Papiertütchen, die Granulate oder Pulver enthalten.
- Es wird auf Gase in anderen Sprachen hingewiesen. Sind solche Merkmale erkennbar, darf die Besatzung den Container nicht öffnen. Es

muss vor dem Öffnen entweder bereits eine Freigabebescheinigung vorliegen oder eine Person mit Befähigungsschein (nach Anhang III Nr. 5 GefStoffV) prüft den Container und stellt dann, falls möglich, eine Freigabebescheinigung aus.

Wer sich zur Thematik Frachtcontainer und Vorsichtsmaßnahmen noch genauer informieren will, dem steht ein neues Internet-Informationsportal „Gefahrenschwerpunkt Frachtcontainer“ zur Verfügung. Unter www.dguv.de/bgia/de/pract/container/index.jsp stellt das Berufsgenossenschaftliche Institut für Arbeitsschutz alle wichtigen Informationen zusammen.

Man findet dort Muster-Betriebsanweisungen, Checklisten für das Entladen von Containern und Hinweise, wie sich Chemikalien in Containern messen lassen; aber auch Schutzmaßnahmen, Informationen zu Gefahrstoffen, Vorschriften und Notfallmanagement zur Verfügung.

Neben Gesundheitsrisiken durch ausdunstende Gefahrstoffe behandelt das Informationsportal auch Unfallgefahren, die beim Öffnen und Entladen von Containern durch herausfallende oder umstürzende Ladung entstehen können.

Erfolgreiche Tagung des VBW

Im Juni waren auf Einladung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 80 Teilnehmer zur Tagung „Chancen und Herausforderungen der Binnenschifffahrt im Container-Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen“ zusammengekommen. Gastgeber war die Handelskammer Bremen, die neben der Handelskammer Hamburg, dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, dem Verein zur Förderung des Elbstromgebietes und dem Wirtschaftsverband Weser, Kooperationspartner war. Die zentrale Forderung an die Politik war die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur in den See- und Binnenhäfen und der Wasserstraßen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik wird als ein positiver Ansatz gesehen, den es zu verstärken gelte. Die Aufnahme der prioritären Projekte in den Investitionsrahmenplan des Bundes und das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben wurden grundsätzlich begrüßt.

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 Verunglückte Matrose kam vom Einkaufen zurück. Das Schiff war ca. 90 cm von der Kaimauer entfernt. Der Verletzte sprang an Bord, kam unglücklich mit dem Fuß auf und stürzte in das Gangbord. Er zog sich dabei Prellungen und Risse an Hüfte und Rippen zu.

★

Der Bootsmann ist im Hafen auf einem Schiff stehend ausgerutscht und über die Reling gefallen. Dabei ist er auf dem Steg mit der Hüfte aufgeschlagen und von dort ins Wasser gefallen. Die Bergung aus dem Wasser erfolgte durch den Rettungsdienst.

★

Der Schiffsführer wollte seine Barkasse zum Feierabend sauber machen. Er ist dabei schwungvoll auf das Freideck getreten. Dabei hatte er nicht beachtet, dass das Dach des Freidecks vom Auszubildenden bereits wegen Regens geschlossen worden war. Der Schiffsführer ist deshalb beim Treppensteigen mit dem Kopf gegen das geschlossene Dach geprallt und hat sich eine Gehirnerschütterung zugezogen.

★

Der Bootsmann eines Fahrgastschiffes ging in einen Lagerraum unter deck um Ware zu holen. Dabei ließ er die Klappe des Lagerraumes offen. Eine HelferIn über sah die offene Klappe und fiel auf den Bootsmann, der sich dabei eine Rückenverletzung zuzog.

★

Der Steuermann eines Fahrgastschiffes ist nach einer Havarie, wobei das eigene Fahrzeug von einem anderen von hinten gerammt wurde, ca. drei Meter weit geflogen und hat sich beim Aufprall das Handgelenk geprellt.

★

Bedingt durch sehr beengte Platzverhältnisse im Maschinenraum der Fähre war es notwendig in gebückter Haltung den Maschinenraum zu verlassen. Dabei fiel dem Maschinisten der Schutzhelm vom Kopf und er stieß mit dem Kopf gegen die scharfe Kante der Schotttür und zog sich dabei eine Platzwunde zu.

★

Nach Rückkehr aus dem unter Deck liegenden Maschinenraum zum Fahrstand der Barkasse verschloss der Führer der Barkasse die Pforte zu diesem Niedergang und ließ die Klappe herunter. Dabei ließ die schwere hölzerne Klappe zu, noch bevor er seine Hand ganz weggenommen hatte. Gleich im Anschluss zeigte sich am Daumen eine stark blutende Wunde.

★

Bei Reinigungsarbeiten auf einer Fähre hat der Schiffsführer den Unterschenkel zwischen Kaimauer und Schiff bekommen. Er konnte das Bein gerade noch heraus ziehen. Eine leichte Prellung war die Folge.

★

Der Auszubildende hat nach Schulabschluss sein Arbeitsmesser auf der Werft mit einer Feile geschärft. Bei der Schärfeprüfung hat er sich in den Finger geschnitten.

★

Beim Anlegen des fahrenden Fahrgastschiffes blieb der Decksmann mit dem Fuß in einer Seilschleife hängen, fiel vom Schiff auf den Anleger und fing sich mit den Knien ab. Dadurch stürzte er mit dem Rücken gegen einen Stromkasten. Er zog sich mehrere Prellungen zu.

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



Befestigt und flexibel: Die neue Leiter.

Neue Leiter mit Ein- hänge-Möglichkeit „Mutsprung“ wird unnötig

Wer in Seehäfen mit einem Binnenschiff festmachen will und muss, der wird häufig feststellen, dass die Kaianlagen für die Seeschiffe optimal gebaut wurden!

Nur, wer denkt beim Bau der Hafenanlagen an uns, an die Binnenschiffer, die in der Transportkette ebenso wichtig sind, aber dennoch häufig nicht ausreichend ernst genommen werden. Dabei weiß doch jedes Kind, eine Kette ist so gut wie ihr schwächstes Glied.

Abhilfe bei Gummifendern

Warum wird also die Sicherheit der Binnenschiffer durch die Betreiber der Hafenanlagen nicht mit der gleichen Sorgfalt bedacht? Diese Frage ist nicht neu! Seit der Anordnung der Kaianlagen mit sogenannten Rollenendern besteht für die Besatzung während des Umschlagprozesses eine erhebliche Gefahr. Aber auch für Bauteile am Schiff wie Geländer, Handläufe und Decksaufbauten ist bei wechselnden Wasserständen eine Gefahr vorhanden, nämlich ein Zerdrücken der genannten Teile.

Die einfach gesetzten Gummifender mit einem Durchmesser von 80 cm / 120 cm arbeiten wie Gummiwalzen und setzen mit ihrem Druckpunkt auf dem Gangbord genau da an, wo die Sicherheitseinrichtungen sind. Hier muss schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden!!!

Stolper- und Sturzunfälle sind leider im gewerblichen Bereich häufig die Ursache für Knochenbrüche und nicht zuletzt ist der Sturz ins Wasser damit in Verbindung zu sehen. Deshalb gibt es Landstege, um sicher von bzw. an Bord zu kommen.

Während des Be- und Entladevorgangs in derartigen Hafenanlagen ist jedoch die Auslegung eines Landstegs nicht möglich. Der Landsteg kann nicht sicher an der senkrechten

Leiter in der Kaimauer angebracht werden. Sowohl durch die normale Tide als auch durch ständig wechselnde Tiefgänge, beeinflusst vom Ladevorgang, ist der Landsteg nicht sicher anzulegen. Ein Aushebeln ist ebenso durch die Längsbewegung des Schiffes oder des Verbandes an der Kaimauer nicht auszuschließen.

Ein Übersteigen vom Schiff zur häufig glatten, mit Algen bewachsenen, Leiter ist mit einem Mutsprung vergleichbar. Es sind immerhin 80 - 120 cm zu überbrücken – und das beim ersten Versuch. Eine Zumutung für die Besatzung!

Deshalb hat sich die Binnenreederei AG in Zusammenarbeit mit der Fa. Werkfreund LTS GmbH aus Göda etwas einfaches lassen. Eine Leiter, die sowohl die Längsbewegung des Schiffes ausgleicht als auch sich den steigenden Wasserständen mit einem begrenzten Höhenunterschied anpasst, die den Abstand zwischen Schiff und Steigleiter überbrückt und die eine Einhängvorrichtung hat, um die Leiter fest mit der Leiter in der Kaimauer zu verankern.

Leiterfuß ist beweglich

Diese Leiter ist aus einer Standardleiter gebaut worden und wird seit einem Jahr in der Binnenreederei erfolgreich getestet. Der Clou ist die feste Einhängmöglichkeit an der Oberseite der Leiter in Verbindung mit einem in alle Richtungen beweglichen Leiterfuß. Wird diese Leiter in die Sprossen der Leiter der Kaimauer eingehängt, so ist sie absolut sicher verankert und macht alle Schiffsbewegungen mit, ohne sich selbst auszuhebeln.

Die Besatzung muss nur in Abhängigkeit vom Beladestand die Leiter neu einhängen. Damit gehört beim Anlandgang zur Kontaktaufnahme mit dem Hafenspersonal der „Mutsprung“ vom Schiff zur Steigleiter der Vergangenheit an.

Defibrillator kann auch auf dem Wasser Leben retten

„Ach lass uns doch einmal wieder eine Flussfahrt mit dem Schiff unternehmen, das haben wir lange nicht mehr gemacht!“ So oder ähnlich wird die Entscheidung von vielen Ausflüglern gefällt.

Dabei ist es oft nicht nur die gemütliche Reise oder das Ereignis in den Sommerferien. Fahrgastschiffahrt umfasst viel mehr Anlässe: An Bord finden Feierlichkeiten und Tagungen statt, werden Wanderer und Fahrradgruppen aufgenommen und, und, und. Eines haben sie alle gemeinsam, meist sind es viele Menschen mit sehr unterschiedlichen Ansichten und Vorstellungen und damit oft ganz verschiedenen Ansprüchen an die Ausflugsfahrt. Der Fahrgast geht außerdem davon aus, dass auch „im Falle eines Falles“ für seine Sicherheit an Bord gesorgt ist.

Bereits seit 1948 gilt auf allen Schiffen, auch auf den Fahrgastschiffen, die Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Erste Hilfe“ (jetzt Teil der UVV „Grundsätze der Prävention“). Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat vor einigen Jahren zur besseren Beherrschung von Nötfällen an Bord von Fahrgastschiffen die Einführung der „Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt“ beschlossen, die am 01. Januar 2006 auf dem gesamten Rhein in Kraft trat. Diese Verordnung sieht für Tagesausflugschiffe und Kabinenschiffe vor, dass das jeweils vorgeschriebene Sicherheitspersonal während der Fahrt an Bord und beim Stillliegen ständig verfügbar ist. Sie hat bezüglich des Ersthelfers die gleichen Inhalte wie unsere UVV. Er – oder sie – muss die erforderliche Befähigung besitzen und regelmäßig fortgebildet werden.

Das ist auch gut so, denn an Bord ist es nicht nur notwendig, Schnittwunden mit einem Pflaster zu versorgen, sondern dem Ersthelfer

derliche Befähigung besitzen und regelmäßig fortgebildet werden.

Das ist auch gut so, denn an Bord ist es nicht nur notwendig, Schnittwunden mit einem Pflaster zu versorgen, sondern dem Ersthelfer

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



kommt auch eine zentrale Rolle bei der Einleitung von Maßnahmen am Unfallort mit Personenschaden zu. Insbesondere dann, wenn lebensrettende Sofortmaßnahmen z.B. bei Herz-Kreislauf-Versagen erforderlich sind.

Seit einigen Jahren stehen sogenannte automatisierte externe Defibrillatoren (AED) zur Verfügung, die es auch dem Laien ermöglichen, eine lebensrettende Defibrillation durchzuführen.

Bei einem Defibrillator handelt es sich um ein medizinisches Gerät, das im Falle einer lebensbedrohlichen Herzrhythmusstörung (dem sogenannten Herzkammerflimmern) dem Herz durch einen starken, aber kurzen elektrischen Stromstoß wieder zu einem normalen Rhythmus verhelfen soll.

Bei den AEDs analysiert eine Software den Herz-

rhythmus und entscheidet danach, ob eine Defibrillation notwendig ist. Nur bei einem positiven Ergebnis wird die Funktion freigeschaltet und kann je nach Gerätetyp automatisch oder durch den Anwender ausgelöst werden.

AEDs sind durch ihre Bau- und Funktionsweise besonders für Laien helfer geeignet. Je nach Konstruktion führt das Gerät den Helfer bei seinen Maßnahmen, z. B. durch sprachliche Anweisungen, schriftliche Handlungsaufforderungen im digitalen Display oder Piktogramme (Bild Darstellung der Schritte bei der Herz-Lungen-Wiederbelebung). Einige AEDs können darüber hinaus auch die Qualität der durchgeführten Herz-Druckmassage beurteilen und geben über ein Metronom den richtigen Takt der Druckmassage vor bzw. zeigen an, ob der Brustkorb des Patienten ausreichend stark zusammengedrückt wird.

Defibrillatoren, auch die automatisierten, gehören zu Medizinprodukten, die nur nach Einweisung durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person (Medizinprodukt-Bbeauftragter) von geschultem Personal zum Einsatz gebracht werden dürfen. Das Personal hierfür auszubilden ist kein Problem.

Bei aller möglichen Skepsis gegenüber der neuen Technik und den damit verbundenen rechtlichen Rahmenbedingungen bleibt das unschlagbare Argument der Fachleute, dass mit einem Defibrillator Menschen schadensfrei gerettet werden können, die ohne den Einsatz eines solchen Gerätes an Herzkammerflimmern gestorben wären.

Erste Hilfe bei Verätzungen Beseitigen und Verdünnen ist das Wichtigste

Verätzungen durch Chemikalien wie Säuren oder Laugen sind sehr schmerzhaft. Die schädigende Wirkung ist abhängig von der Konzentration, der Menge und der Einwirkzeit. Es ist in jedem Fall der Notarzt zu alarmieren.

Man unterscheidet Haut- und Augenverätzungen sowie Verätzungen im Magen-Darm-Bereich durch Verschlucken. Wie auch bei allen anderen Erste-Hilfe-Leistungen ist hierbei auch auf den Eigenschutz zu achten. Beim Auffalten des Auges oder Entfernen der Kleidung des Verletzten kann sich der Ersthelfer selbst verätzen und sollte deshalb möglichst säurefeste Handschuhe tragen.

Wie geht man nun im Einzelnen vor? Grundsätzlich muss durch Spülen der Wunde mit Wasser versucht werden, den ätzenden Stoff zu beseitigen bzw. zu verdünnen. Das geschieht so lange, bis die

Schmerzen nachlassen. Bei Verätzungen der Haut muss zuerst die benetzte Kleidung (evtl. auch Schuhe und Strümpfe) entfernt werden. Danach wird unter fließendem, möglichst handwarmem Wasser die Wunde ausgespült und anschließend keimfrei verbunden.

Tipps zur Ersten Hilfe

Bei Augenverätzungen werden die Erste-Hilfe-Maßnahmen durch das reflexartige Verhalten des Betroffenen, er wird die Augenlider zusammenkniffen, erschwert. Deshalb ist es besser, mit zwei Personen dem Verletzten zu helfen. Der Betroffene sollte möglichst sitzen oder liegen. Ein Helfer hält das Auge auf,

während der Zweite aus etwa zehn Zentimeter Höhe das Wasser vom inneren Augewinkel nach außen über das Auge gießt. Es ist ganz wichtig, hierbei darauf zu achten, dass das gesunde Auge nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Danach wird das Auge keimfrei bedeckt.

Bei Verätzungen im Magen-Darmbereich entsteht vermehrter Speichelfluss und die Schleimhäute im Mund- und Rachenraum sind weiß oder blutig angeschwollen. Es ist sehr wichtig, den Betroffenen nicht vorsätzlich zum Erbrechen zu bringen. Die Verätzung würde sich sonst wiederholen. Geben Sie dem Verletzten Wasser in kleinen Schlucken zu trinken, um die verätzten Speisewege zu spülen und die Chemikalie zu verdünnen.

Und am Ende aller Hilfsmaßnahmen: Den Notruf nicht vergessen!

Oft Keime auf Tastaturen von Computern

Auf manchen Computer-Tastaturen tummeln sich mehr Keime als auf der heimischen Toilettenbrille, nicht nur harmlose Erreger. Eine regelmäßige Rei-

nigung der Computertastatur und der Maus ist daher dringend anzuraten. Essen am PC, Staubpartikel und das Verzicht-

dem Toilettenbesuch gelten als die Verursacher.

Empfohlen wird deshalb eine regelmäßige Grundreinigung der Tastatur (und Maus).

Forschung für die Binnenschifffahrt

Hybridkatamaran ist das aktuelle Projekt Versuchsanstalt Potsdam ist privatisiert

Im Jahre 1953 wurde die Schiffbau-Versuchsanstalt (SVA) Potsdam gegründet. Die Gründung stand im engen Zusammenhang mit dem Aufbau der Schiffbauindustrie im Osten Deutschlands. Die Forschungs- und Entwicklungsaufgaben waren von der Gründung der SVA bis zum Jahre 1990 geprägt durch die allgemeinen Entwicklungsaufgaben der Schiffbauindustrie der DDR.

Darüber hinaus wurden im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsprojekten die Entwicklung und der Bau neuer Messgeräte und Versuchseinrichtungen sowie der Einsatz neuer verbesserter Messmethoden vorangetrieben.

Ein entscheidender Wendepunkt in der Geschichte der

Versuchsanstalt vollzog sich mit der Wiedervereinigung. 1991 wurde die SVA aus der DMS-Holding (Nachfolger des VEB Kombinat Schiffbau) ausgegründet und 1993 privatisiert und als gemeinnützige GmbH anerkannt.

Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten stand die Schiffbau-Versuchsanstalt vor einer völlig neuen Aufgabe. Sie war nicht mehr die einzige Versuchsanstalt, sondern musste sich dem Wettbewerb mit weiteren Versuchsanstalten im vereinigten Deutschland und in Europa stellen. Dabei kam es nun darauf an, sich im Bereich der Forschung und Entwicklung auf einige Themen zu spezialisieren, aber die allgemeinen

Aufgaben einer Schiffbau-Versuchsanstalt als schiffbaulicher Dienstleister nicht aus den Augen zu verlieren.

Die SVA verfügt heute über 45 hochspezialisierte Fachleute auf den verschiedensten Arbeitsgebieten einschließlich Elektronik und Rechentchnik, über Versuchsanlagen und Messtechnik von internationalem Standard sowie über gute Kooperationsbeziehungen zu deutschen und ausländischen Instituten, Universitäten und Fachschulen. Besonderes Augenmerk wurde und wird im Forschungs- und Entwicklungsbereich auf die Schwerpunkte „Propeller und Propulsionssysteme“ und „Numerische Simulation“ gelegt.

Mit der Fokussierung des Unternehmens auf die oben genannten Schwerpunkte wurden auch für die Binnenschifffahrt verstärkt in Richtung Propeller und Propulsionssysteme geforscht. Umfangreiche Forschungen wurden u.a. für oberflächendurchstoßende Propeller (Vektorpropeller) für den Einsatz an Schubbooten durchgeführt. Beginnend mit grundsätzlichen Versuchen zu den Vektorpropellern hinsichtlich ihrer geometrischen Daten über die Wechselwirkung mit dem Schiff und über



Versuch mit dem Modell eines Hybridkatamaran.

Kraftverläufe am Einzelflügel bis hin zu Großversuchen mit dem Antriebssystem wurden intensiv bearbeitet.

Für den Einsatz speziell auf der Elbe wurde gemeinsam mit den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH Versuche mit einem Schubverband mit Schaufelradantrieb unternommen.

In den letzten Jahren stand ein innovativer Schiffstyp, ein Hybridkatamaran, mit unterschiedlichen Antriebssystemen (Vektorpropeller, InlineThruster) im Mittelpunkt. Bei diesem Hybridkatamaran wird das Luftkissen nicht zwischen den Rumpfen, sondern in den Rumpfen selbst aufgebaut. In-

novationen bei Propulsionssystemen sind in der Regel eng verbunden mit der Entwicklung neuer geeigneter Mess-

einrichtungen und der entsprechenden Messmethodik, wie z.B. für InlineThruster (siehe S. 2) und Z-Antriebe.



Neuer Schaufelradantrieb für die Elbe?



Neu geformte Propeller.

BG/UK/DVR-Schwerpunktaktion „Verkehrssicherheit innerorts“

Großes Gewinnspiel

Innerorts
Raum für alle!?



1. Frage: Ein Schulbus steht an einer Haltestelle und hat das Warnlicht eingeschaltet. Wie verhalte ich mich als Autofahrer, wenn ich hinter dem Bus stehe?

- a) Ich halte an und muss stehen bleiben.
- b) Ich fahre mit Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) vorbei.
- c) Ich überhole mit der dort zulässigen Geschwindigkeit.

2. Frage: Wie verhalte ich mich als Autofahrer im Kreisverkehr?

- a) Ich betätige den Blinker beim Einfahren.
- b) Ich betätige den Blinker beim Herausfahren.
- c) Ich betätige den Blinker sowohl beim Einfahren und Herausfahren.

3. Frage: Wie oft muss ich beim rechts abbiegen, an einer Ampel mit Grünpeil, anhalten?

- a) Einmal an der Haltelinie und einmal an der Sichtlinie.
- b) Gar nicht, ich darf sofort rechts abbiegen.
- c) Einmal an der Haltelinie und wenn der Querverkehr und Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden, darf ich rechts abbiegen.

(Hintergrundinformationen zu diesen Fragen erhalten Sie unter www.innerorts-raum-fuer-alle.de)



1. Preis
Mit Thomas Cook Reisen auf die Malediven

Fliegen Sie eine Woche auf das Ari-Atoll, wohnen Sie in einem Deluxe-Zimmer. Das über einen Steg erreichbare Hausrieff begeistert Schnorchler und Taucher gleichermaßen.



2. Preis
Ein Luxuswochenende mit Steigenberger Hotels AG

2 Übernachtungen in einer Suite für 2 Personen, ein 5-Gang-Menü für 2 Personen im Restaurant des Hotels. Wählen Sie zwischen Hamburg, Berlin, Frankfurt und Konstanz.



3. Preis
Einen Turnier-Fußballkicker von HEIKU

Spielen Sie zu Hause Ihr eigenes Turnier. Der Turnier-Kicker besitzt hervorragende Spieleigenschaften durch das Linotec-Spielfeld und seine Quick-Doppel-Kugellager.

4.-10. Preis
Eine Wii Spiel Konsole mit Sports Bundle von Nintendo

Spielspaß ohne Ende. Aufbauen, anschließen und schon kann es losgehen!

11.-100. Preis
Monopoly Deutschland von Parker/Hasbro

Das klassische Spiel um Miete, Macht und Moneten.

(Abbildungen ähnlich, eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen)

So können Sie teilnehmen:

Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der drei richtigen Antworten, Ihren Namen und Ihre Adresse sowie den Namen Ihrer Firma. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Berufsgenossenschaft und Firma nennen. Senden Sie uns eine Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Postfach 4445, 53244 Bonn oder nutzen Sie das E-Mail-Formular im Internet unter www.innerorts-raum-fuer-alle.de

Teilnahme-Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird durch uns schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss: 31.03.2009

