

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

Nix verstehen? Das darf es an Bord nicht geben

Europäische Einheit und Globalisierung sind in aller Munde, auch in der Binnenschifffahrt. Wie alle Logistikbereiche profitiert sie von der stärkeren Vernetzung. In den letzten Jahren ist das Transportaufkommen gestiegen, die Vielfalt der Güter, zum Beispiel in Containern, nimmt ständig zu und die Prognosen für die nächsten Jahre deuten – wenn die derzeitige Krise überstanden ist – auf weitere Steigerungen hin.

In diesem Zusammenhang muss natürlich auch die Fahrzeugflotte angepasst – heißt vergrößert werden. Dies geschieht derzeit mit einem enormen Tempo. Immer mehr neue Schiffe kommen in den Markt, gleichzeitig bleiben die alten in Fahrt. Schwieriger ist die Anpassung beim Personal. Trotz enormer Steigerung bei den Ausbildungszahlen, klafft eine Lücke.

Um trotzdem „fahrtüchtig“ zu bleiben, werden Besatzungsmitglieder von überall herangezogen. So kommt es heute häufig vor, dass das Personal auf einem größeren Schiff aus drei oder vier verschiedenen Heimatländern angeworben wird. Selbst die Verständigung untereinander ist dann schon schwierig. Auch und vor allem die Sicherheit von Personal und Fahrzeug leiden darunter.

Havarien gibt es, so lange es Schifffahrt gibt, Havarien nach missverständlichen Absprachen ebenfalls. Dass aber bei vorhandener Technik, z.B. in Form von Funk- und Radargeräten, keinerlei Absprache getätigt werden kann, weil die Sprache nicht ausreichend beherrscht wird, ist relativ neu.

Gleichfalls ist funktionierende Arbeitssicherheit immer schwieriger zu handhaben. Das Erstellen einer Gefährdungsbeurteilung für das Fahrzeug ist klar Unternehmersache und erfolgt in der Landessprache. Die daraus erarbeiteten Unterweisungsvorgaben müssen aber in „für den Beschäftigten verständlicher“ Form gefasst sein. Nicht nur der Inhalt einer Unterweisung muss dem Niveau des

zu unterweisenden Personals entsprechend verständlich sein, sondern auch die benutzte Sprache. Sind an Bord neue Besatzungsmitglieder, z.B. aus Polen, Tschechien oder der Ukraine, müssen die Unterweisungen und Betriebsanleitungen eben auch entsprechend sprachlich gestaltet werden.

Auch die Beschriftungen und Bezeichnungen auf dem Fahrzeug müssen angepasst werden. Legenden von Sicherungskästen oder die Ventile im Maschinenraum gehören ebenfalls sinnvoll gekennzeichnet. Wichtig sind auch die Bezeichnungen von Schaltern und Knöpfen am Steuerhauspult.

Verständigung ist wichtig

Problematisch werden auch gesprochene Anweisungen. Die Antwort „Ja“ muss nicht unbedingt bedeuten, dass der „belehrte“ oder „unterwiesene“ Matrose oder Steuerermann dieses auch tatsächlich verstanden hat. Manchmal ist dieses „Ja“ das einzige Wort in dieser Sprache, das derjenige kennt. Manche Missverständnisse tun keinem weh. Bei sicherheitsrelevanten Themen allerdings kann ein Missverständnis auch „böse“ und schmerzhaft enden.

Ankerfall-Befehle im Notfall; Hilfe bei Unfällen; Anweisungen bei Hilfeleistungen; dieses alles muss schnell und kurzfristig verstanden werden.

Wir werden die Thematik im Auge behalten.

Zur Reform der gesetzlichen Unfallversicherung

Am 30. Oktober ist das Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz (UVMG) in Kraft getreten. Das UVMG enthält einige wichtige Änderungen auch für Unternehmen, die bei der BGF versichert sind.

Was ändert sich? Die Entgeltprüfung geht auf die Rentenversicherung über. Gleichzeitig wird ab 2012 ein neues und erweitertes Entgeltmeldeverfahren eingeführt. Der Lohnnachweis an die Berufsgenossenschaft entfällt zukünftig. Statt dessen müssen Unternehmen ab 2009 die Daten zur Unfallversicherung zusammen mit der Jahresentgeltmeldung zum Gesamtsozialversicherungsbeitrag für jeden einzelnen Beschäftigten übermitteln. In den Jahren 2009 bis 2011 sind die Lohnnachweise weiter bei der BGF einzureichen und parallel dazu erweiterte DEÜV-Meldungen an die Einzugsstellen vorzunehmen. Den damit verbundenen bürokratischen Mehraufwand und die zusätzlichen Kosten für die Unternehmen hat die BGF im Vorfeld massiv kritisiert, allerdings ohne Erfolg.

Das UVMG ersetzt den bisherigen Lastenausgleich der Berufsgenossenschaften durch ein neues System, die sogenannte Überalllastverteilung. Der Übergang vom bisherigen Finanzausgleich auf das neue System erfolgt stufenweise ab 2009 und soll nach sechs Jahren abgeschlossen sein.

Der Beitrag zum Insolvenzgeld ist ab 2009 an die Krankenkasse zu überweisen.

Weiter soll die Zahl der Berufsgenossenschaften sinken. Die BGF führt dazu Fusionsgespräche mit der See-BG mit dem Ziel, sich zu einer Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, kurz „BG Verkehr“, zusammenzuschließen.

Zukünftig wollen staatliche Aufsichtsbehörden und Präventionsdienste der Berufsgenossenschaften enger zusammenarbeiten.

Aus dem Inhalt:

- Sitzung der Vertreterversammlung
- Neue Liegestellen
- Schallschutz an Bord
- Fahrsimulator



Frohe Weihnachten und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr

wünschen wir allen Mitgliedern und Lesern des Fahrensmannes. Gönnen Sie sich zu Weihnachten ein paar Tage der Ruhe und des Zusammenseins mit der Familie und mit Freunden. Sammeln Sie neue Kraft für ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2009.

Ihre Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und die Redaktion des Fahrensmannes

Zusammenarbeit in Europa Binnenschifffahrtsschulen gründen Netzwerk

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) engagiert sich gemeinsam mit dem Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) im europäischen Projekt PLATINA, welches der Umsetzung des NAIADES Aktionsprogramms der Europäischen Kommission dient. Das Projekt wird von der Europäischen Union (DG-TREN) als Teil des Siebten Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration finanziert und legt u.a. einen Fokus auf Aktivitäten im Aus- und Weiterbildungsreich. Seit Juni 2008 beschäftigen sich die deutschen Verbände im Arbeitspaket „Jobs and Skills“ unter anderem mit der Inventarisierung der bestehenden Aus- und Weiterbildungseinrichtungen in der europäischen Binnenschifffahrt.

Besonders hilfreich war der Kongress der europäischen Schulleiter in Strasbourg im

Sommer. Dort trafen sich über 30 Lehrer und Lehrerinnen aus acht verschiedenen Ländern, um gemeinsam über eine zukünftige Bildungsplattform zu diskutieren. Die Teilnehmer gaben ihrem neu gegründeten Netzwerk den Namen „EDINNA“-Education Inland Navigation und unterzeichneten eine Absichtserklärung.

Im August 2008 folgte eine kleine Arbeitsgruppe der Einladung der PLATINA-Partner BDB und AdB nach Duisburg, um einen Interims-Vorstand zu wählen, der sich mit der zukünftigen Organisationsstruktur des Netzwerkes und der Planung der Gründungsversammlung im Februar 2009 in Rotterdam befasst.

Weitere Themen auf einem möglichen EDINNA-Arbeitsprogramm, die im kommenden Jahr diskutiert werden, sind eine einheitliche Sprachregelung auf den europäischen Binnenwasserstraßen und der Einsatz von Si-

mulatoren. Der Schulleiter des Schiffer-Berufskolleg RHEIN, Hans-Günther Portmann, meint dazu: „In Duisburg sind wir mit dem neuen Flachwasserfahrersimulator SANDRA toll aufgestellt. Es ist eine große Chance, die Möglichkeiten des Simulatoreinsatzes für die Aus- und Weiterbildung mit europäischen Kollegen zu erörtern.“

Von deutscher Seite traten neben den Schifferberufsschulen in Schönebeck und Duisburg auch das vom AdB getragene Schulschiff RHEIN der neu gegründeten Bildungsplattform bei. Schulschiff-Kapitän Lothar Barth und sein Team bieten nicht nur Unterkunft, Vollverpflegung und praktische Unterweisungen für Schiffsjungen und -mädchen während ihrer Ausbildung zum Binnenschiffer an, sondern auch eine Vielzahl an Weiterbildungsmöglichkeiten für eine zusätzliche Qualifikation des Personals in der Binnenschifffahrt.



Blick ins Podium der Vertreterversammlung am 20. November in Hamburg. Von links: Achmed Date, Dieter Alexandrowitz, Heinrich Frey (altnernder Vorsitzender der Vertreterversammlung und Sitzungsleiter), Heino W. Saier, Gerd-Peter Schoenfeldt.

Vertreterversammlung in Hamburg Sabine Kudzielka zur neuen Hauptgeschäftsführerin gewählt

Die BGF vertritt eine große Vielfalt von Branchen des Verkehrssektors. Deren Vertreter haben in ihrer Versammlung am 20. November in Hamburg in überzeugender Einmütigkeit ihre Beschlüsse gefasst – unter anderem darüber, wofür Geld ausgegeben wird und welche Schwerpunkte in der Prävention gesetzt werden.

Im Zentrum der Arbeit der Präventionsabteilung standen dabei zwei große Kampagnen für mehr Sicherheit im Stra-

ßenverkehr: Die Förderung von elektronischen Fahrer-Assistenz-Systemen und die Aktion „Gu(r)t und sicher“, die Taxifahrer zum Anlegen des Sicherheitsgurtes motivieren soll. Beide Kampagnen sorgten für große Aufmerksamkeit bei den Medien und potenziellen Nutzern.

Damit auch in 2009 erfolgreiche Prävention betrieben werden kann, wurde der Haushalt 2009 beschlossen. Ein weiteres Thema war die Fusion der BGF mit der See-

Berufsgenossenschaft. Beide BGen haben beschlossen, gemeinsam die neue Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zu gründen. Vor der Fusion gilt es, eine Reihe inhaltlicher und organisatorischer Fragen zu klären. Der Fusionsvertrag soll im kommenden Jahr vereinbart werden.

Mitte nächsten Jahres wird der seit 1986 amtierende Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier aus Alters-

gründen sein Amt niederlegen. Zu seiner Nachfolgerin wählte die Vertreterversammlung einstimmig die Juristin Sabine Kudzielka (47). Damit wird die BGF erstmals in ihrer 122-jährigen Geschichte von einer Frau geleitet werden.

Sabine Kudzielka kam 1998 als juristische Mitarbeiterin zur BGF, übernahm 2003 die Personalabteilung und ist seit 2007 für den Geschäftsbereich Dienstleistungen verantwortlich.

Hallo Fahrenleute!

Schluss mit dem Weihnachtsstress

Wenn sie diese Zeilen lesen, ist hoffentlich auch für Sie die etwas ruhigere Zeit angebrochen. Vielleicht haben Sie Gelegenheit bei Ihrer Familie zu sein und die (vor-) weihnachtliche Zeit bei Kerzen und Plätzchen zu genießen.

Leider erleben viele Menschen gerade die Zeit um Weihnachten als besonders hektisch: Jahresabschluss in der Firma, die letzten Aufträge wollen verschickt oder ausgeliefert sein, die Geschenke gekauft und verpackt sein und dann muss man sich ja auch noch Gedanken um das Weihnachtsmenü machen ... die Kinder müssen noch zur Adventsfeier und auch im Verein trifft man sich ...

Und an Heilig Abend sitzt man dann erschöpft unterm Weihnachtsbaum und weil alle so viele Erwartungen in diesem Tag gesetzt haben, gibt es schnell den ersten Streit.

Versuchen Sie doch in diesem Jahr diesen Mechanismus zu durchbrechen.

Nutzen Sie die Zeit um Weihnachten, in der es in vielen Berufen ruhiger zugeht, doch auch für sich als bewusste Pause im Arbeitsalltag. Pausen sind nämlich zur Erhaltung der Arbeitskraft und des Wohlbefindens enorm wichtig. Dies gilt sowohl für kurze Pausen im Laufe eines Tages, wie auch für längere Erholungspausen. Unterbrechen Sie dazu das, was Sie gerade tun und widmen sich bewusst etwas anderem. So kann man Kaffee- oder Tee-

pause bewusst als Arbeitsunterbrechung nutzen. Gehen Sie in einen anderen Raum, vielleicht den Pausenraum, denn ideal ist, wenn Sie mit der Pause Bewegung verbinden. Oder Sie gehen eine Runde „um den Block“. Auch bei längeren Pausen ist es sinnvoll, Dinge zu tun, die Sie normalerweise in Ihrem Alltag nicht tun. Wandern, Sport treiben, etwas mit der Familie/den Kindern unter-



nehmen, Freunde treffen, einem Hobby nachgehen. Dabei aber nicht den Arbeitsstress mit Freizeitstress austauschen. Sport treiben, heisst nicht unbedingt Leistungssport. Es gibt auch gemäßigte Varianten: Ein Spaziergang durch den Park, bei dem man die Landschaft um sich herum aufnehmen kann, eine Radtour in der frischen Luft, eine Rodelpartie mit den Kindern.

Auch die Nahrungsaufnahme kann zur Regeneration genutzt werden. Wer sich bisher darauf beschränkt, sich ein Brot bei geöffneter Kühlschranktür zu schmieren und dann wieder vor dem

Bildschirm zu verschwinden, nimmt zwar die notwendigen Kalorien auf, ob er sich allerdings erholt, ist fraglich.

Ein ansprechend gedeckter Tisch, ein netter Essenspartner und die notwendige Ruhe machen daraus eine richtige Pause. Wer in Ruhe isst, merkt auch schneller, dass er satt ist.

Gerade beim Essen hat aber die Weihnachtszeit auch ihre Tücken. Das Essen ist reichlich, oft schwer und wird von hochprozentigen Getränken begleitet. Das muss kein Beinbruch sein. Wer sich ansonsten gesund ernährt, der kann sich zu den Feiertagen mal etwas üppigeres Essen erlauben. Aber auch hier gilt: Kein Stress. Es müssen nicht unbedingt mehrere Gänge sein oder die traditionelle Familiengans, weil es „an Weihnachten immer so war“. Zur Abwechslung tut es auch mal ein weniger aufwendiges Menü, bei dem alle mithelfen können. Gemeinsam gegessen, begleitet von netten Gesprächen kann so das Weihnachtsmenü mithelfen, dass man sich erholt.

Dann bleibt auch noch Zeit für ein Spiel mit den Kindern, für ein Buch auf dem Sofa oder ein Glas Wein mit dem Ehepartner.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine erholsame und entspannende Weihnachtszeit

Ihre *Regitta*



Zemship auf der Alster.

Premiere für ein Schiff mit Brennstoffzelle Fahrgastschiff auf der Alster unterwegs

Seit einigen Wochen tut das weltweit erste kommerziell genutzte Fahrgastschiff mit Brennstoffzellenantrieb seinen Dienst auf der Hamburger Alster. Auf jeder der Rundfahrten genießen bis zu 100 Personen an Bord den innerstädtischen See und seine Kanäle und Fleete – und das ohne jede Schadstoffemission. Das Zemship (Zero Emission Ship) ist ein Gemeinschaftsprojekt von neun Partnern unter der Leitung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg.

Das Zemship-Projekt, das im November 2006 startete, hat ein Investitionsvolumen von knapp 5,5 Millionen Euro. Die Europäische Union fördert das Projekt mit 2,4 Millionen Euro. Die restliche Finanzierung in Höhe von 3,1 Millionen Euro tragen die beteiligten Partner.

Die Hamburger Senatorin für Umwelt und Stadtentwicklung, Anja Hajduk, taufte den neuen Alsterdampfer auf den Namen „FCS Alsterwasser“. Die Abkürzung FCS steht dabei für Fuel Cell Ship (Brennstoffzellenschiff). Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hielt die Festansprache vor etwa 150 geladenen Gästen, die an der Taufzere-

monie und der anschließenden Jungfernfahrt auf der Hamburger Außenalster teilnahmen. Tiefensee: „Das Projekt ist ein Meilenstein in der Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie für die Linienschifffahrt.“

Die „FCS Alsterwasser“, gebaut auf der Hamburger Werft SSB Oortkaten, wird von der ATG Alster-Touristik GmbH betrieben, die auch für den Entwurf des Schiffskörpers verantwortlich ist. Die Länge des Schiffs über alles beträgt 25,5 m, die Breite 5,2 m, die Höhe über Wasserlinie liegt bei 2,65 m und der Tiefgang beträgt 1,31 m. Das Schiff erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 14 km/h. Der Antrieb erreicht eine

Systemleistung von maximal 100 kW, alle zwei bis drei Tage muss getankt werden.

Das Herzstück des Zemships, den innovativen Brennstoffzellen-Hybrid-Antrieb, verantwortet die Proton Motor Fuel Cell GmbH. Felix Heidelberg, CTO von Proton Motor: „Die ‚FCS Alsterwasser‘, die fast doppelt so effizient fährt wie ein herkömmliches Dieselschiff, ist ein Paradebeispiel für Innovation, auf das wir stolz sind. Es zeigt, dass es schon heute möglich ist, Zukunftstechnologie im Alltag einzusetzen.“ Die notwendige Wasserstoffanlage für das Brennstoffzellen-Fahrgastschiff wurde komplett von der Linde AG gebaut und geplant.



Neue Treppen- und Steigeranlage in Köln-Mülheim.

Platz für Gefahrgutschiffe Kölner Liegestelle größer und sicherer

Das Wasser- und Schiffsfahrtsamt Köln hat die seit Jahren vorhandene Liegestelle für Gefahrgutschiffe im Hafen Köln-Mülheim erweitert und die Zu- bzw. Abgänge sicherer gemacht. Nach der bisherigen Liegekapazität von ca. vier Fahrzeugen (je nach Schiffsgröße) können nun sechs Fahrzeuge, die mit einem „blauen Kegel“ fahren müssen, die Liegestelle nutzen.

Die Möglichkeit zum Liegen an dieser Stelle besteht schon seit Jahrzehnten, aber bisher konnte man nur in Ringe, die im Hochwasserdamm oder in der Böschung verankert waren, festmachen. Ebenso war das Liegen „auf der Steinböschung“ unangenehm und das Festmachen und der Ausstieg mehr als mühsam und gefährlich.

Das WSA hat in den letzten Jahren Festmachdalben eingesetzt, damit ein sicheres Liegen ohne Böschungsberührung möglich ist und die Fahrzeuge gefahrloser festgemacht werden können. Weiter wurden Steigeranlagen errichtet, die einen sicheren Landgang ermöglichen. Um auch bei wechselnden Wasserständen und unterschied-

Beleuchtung mit LED

lichen Beladungen der Fahrzeuge einen optimalen Landgang zu gewährleisten, sind zusätzliche Treppenanlagen angebracht worden. Die Nutzung der Steigleitern an den Dalben wird dadurch auf ein

Minimum reduziert. Beleuchtet werden die Steigeranlagen durch auf den Dalben angebrachte leistungsfähige LED-Leuchten, die von Sonnenkollektoren gespeist werden. Die Steiger können bis zu einem Wasserstand von ca. 6 m Kölner-Pegel trockenen Fußes genutzt werden. Für höhere Wasserstände sind das Beiboot und noch zu errichtende Treppenaufgänge am Hochwasserdamm erforderlich.

Leider ist aus verschiedenen Gründen die Zufahrt per Pkw an die Liegestelle nur bedingt möglich. Zurzeit darf die Dammkrone nicht so umgebaut werden, dass auch bei höheren Wasserständen die Anlegestelle mittels Pkw oder von Notarzt/Rettungswagen angefahren werden kann.

| Zusammenstellung der Versicherungsfälle in Binnenschiffahrtbetrieben der BGF | | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Versicherungsfälle aller Art | 719 | 673 | 679 | 625 | 620 | 505 | 528 | 537 | 541 | 528 |
| davon meldepflichtige Arbeitsunfälle | 630 | 579 | 576 | 540 | 544 | 440 | 469 | 465 | 462 | 447 |
| davon Todesfälle | 4 | 6 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 | 2 | 6 | 3 |
| davon Wegeunfälle | 48 | 58 | 57 | 56 | 43 | 35 | 32 | 42 | 41 | 46 |
| davon Todesfälle | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| davon Anzeige auf Verdacht einer Berufskrankheit | 41 | 36 | 46 | 29 | 33 | 30 | 27 | 30 | 38 | 35 |
| Todesfälle Berufserkrankter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| Versicherungsfälle je 1.000 Arbeitnehmer | 53 | 51 | 53 | 48 | 49 | 40 | 44 | 44 | 47 | 42 |
| Gesamtzahl der Todesfälle | 4 | 6 | 7 | 6 | 3 | 4 | 3 | 3 | 9 | 7 |
| davon Ertrinkungsfälle | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 5 | 3 |
| Todesfälle je 1.000 Arbeitnehmer (ohne Berufskrankheiten) | 0,30 | 0,45 | 0,55 | 0,46 | 0,24 | 0,32 | 0,25 | 0,25 | 0,52 | 0,26 |

Unfallzahlen sinken wieder Wermutstropfen: Asbest-Altlast

Die positive Entwicklung der Unfallzahlen in den deutschen Binnenschiffahrtbetrieben, über die der „Fahrensmann“ einmal im Jahr berichtet, hat sich erfreulicherweise auch im Vorjahr fortgesetzt: Im Jahr 2007 ist die Zahl der meldepflichtigen Versicherungsfälle weiter zurückgegangen, und zwar um 2,4 Prozent auf 528. Darunter sind 447 Arbeitsunfälle, 46 Wegeunfälle und 35 Verdachtsanzeigen auf eine Berufskrankheit.

Der Rückgang der relativen Unfallhäufigkeit (Arbeitsunfälle pro 1000 Arbeitnehmern) ist sogar noch größer: Er ging um 11 Prozent auf 35,7 zurück. Die Binnenschiffahrt liegt somit heute im guten Mittelfeld der gewerblichen Branchen. Ganz anders als noch vor 20 Jahren, als sie mit zu den negativen Spitzenreitern aller Gewerbezweige gehörte. Daran sieht man deutlich, dass die Hilfestellung der Berufsgenossenschaft bei den Anstrengungen

der Unternehmer und dem Bemühen der Arbeitnehmer um sicheres Arbeiten Früchte getragen hat.

Es bleibt allerdings ein Wermutstropfen, eine Altlast aus der Vergangenheit: Asbest. Zum zweiten Mal in Folge hat sich die Anzahl der durch Asbest verursachten und tödlich verlaufenen Berufskrankheiten bei ehemaligen Fahrenleuten erhöht. Bleibt zu hoffen, dass dieser Trend sich nicht fortsetzt.

● **Grenzwerte für Lärm**

● **Schlafen und Wohnen trennen**

● **Schallschutz an der Quelle**

Schallschutz schont die Gesundheit

Für viele Landratten, die nicht zu sehr in der Nähe eines Flusses wohnen, gehört das Tuckern eines Schiffsdiesels zu den schönen Geräuschen. Wer aber an Bord lebt und arbeitet, der weiß, dass Motorengeräusche oder der Lärm von Arbeitsgeräten eine Belastung sein können. Dazu können nur wenige Binnenschiffer den Feierabend in ruhiger Umgebung verbringen. Umso mehr Wert legt die Schiffsbesatzung auf eine ruhige Wohnung an Bord. Das gilt erst recht, wenn das Schiff im Continue-Betrieb gefahren wird, also ein Teil der Mannschaft an Bord ihre Ruhezeit bei laufendem Schiffsbetrieb verbringen muss – das bedeutet Erholung in einer Umgebung mit laufender Maschine, um in der nächsten Schicht wieder ausgeschlafen zu sein und somit sicher arbeiten zu können.

Grenzwerte einhalten

Aus diesem Grund sind in der RheinSchUO und in der Unfallverhütungsvorschrift Grenzwerte für Lärm festgelegt worden. Unabhängig von der Lage der Wohnung darf laut UVV der Schalldruckpegel folgende Grenzwerte nicht überschreiten: in Schlafräumen 60 dB(A), in Messen und Aufenthaltsräumen 70 dB(A), im offenen Steuerhaus 70 dB(A) und im Maschinenraum 110 dB(A).

Darüber hinaus werden in der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der Lärmexposition gefordert. Das bedeutet: Schutzmaßnahmen sind nach dem Stand der Technik durchzuführen, um Gefährdungen der Beschäftigten auszuschließen oder so weit wie möglich zu verringern. Und das heißt, auch die oben genannten Werte müssen nicht nur eingehalten, sondern auch noch unterschritten werden, wenn es der Stand der Technik zulässt. Und das ist bei guter Planung immer möglich: So lassen sich heute schon in den Schlafräumen Werte von 56 – 57 dB(A), in den Wohnräumen von 62 – 63 dB(A) erzielen, und in Maschinenräumen sind Werte von 105 – 107 dB(A) ebenfalls keine Seltenheit. Dabei bedeutet eine Reduzierung des Lärms um 3 dB(A) eine Halbierung der Gehörgefährdung.

Ein guter, effektiver Schallschutz in den Schiffswohnungen, aber auch in Fahrgasträumen auf Tagesausflug- oder Kabinenschiffen lässt sich nur dann erreichen, wenn der Konstrukteur und die Werft bei Neu- und Umbauten die Planungen von Anfang an mit den für die Schiffsakustik zuständigen Firmen genau abstimmt. Die Vorgaben der Akustiker sind bei der Ausführung des Schiffskörpers und der Schiffskomponenten zu berücksichtigen. Nur dann sind die Maßnahmen des Schallschutzes effizient und kostengünstig.

Generell gilt, dass Schlafräume auf Binnenschiffen möglichst weit entfernt von Schallquellen (z.B. Motoren, Turbolader, Propellerebene) angeordnet werden müssen, um einen sinnvollen Schallschutz zu gewährleisten.

„Ruhe an Bord“ verschafft auch die Trennung des Schlafbereiches vom Wohnbereich. Es sollte vermieden werden, dass die Türen der Schlafräume direkt zum Aufenthaltsraum oder in die Küche führen. Besser ist ein Flur, der die beiden Bereiche trennt. So werden Arbeitsgeräusche aus der Küche, von sich unterhaltenden Kollegen oder vom Fernseher im Wohnraum nicht oder nur stark reduziert an die Schlafräume weitergegeben und kein Mitarbeiter muss an den Schlafräumen vorbei zur Messe.

Auswahl der Maschine

Auch die Auswahl der Maschine hat einen Einfluss auf den Aufwand bei der Schallreduzierung. Lärm, der durch lärmarme Konstruktion der Motoren und Pumpen sowie deren Antriebe nicht entstanden ist, braucht nicht aufwendig reduziert zu werden. Zum Beispiel sind wassergekühlte Motoren in der Regel leiser als luftgekühlte Motoren. Höhere Investitionen in leise Maschinen bedeuten einen reduzierten Aufwand bei der Schallisolierung.

Der Schallschutz beinhaltet jedoch nicht nur Maßnahmen an der Quelle, sondern auch Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg und am Ort der Immission (z.B. in der Wohnung oder im Steuerhaus). Lesen Sie hierzu den zweiten Artikel auf dieser Seite.



Moderne Binnenschiffe erreichen gute Lärmwerte.

Wände, Böden und Rohre dämmen Schallschutz an Bord beginnt an der Quelle

Das Antriebssystem eines Schiffes, und hier insbesondere der Propeller oder der Bugstrahlantrieb, stellen eine der Hauptschallquellen dar. Ursachen sind tieffrequente Druckpulsationen (Druckschwingungen) und Kavitationsvorgänge, deren Übertragung über das Wasser und somit die Vibrationsanregung der Schiffsstrukturen im Vor- oder Hinterschiff.

Da die Stärke der Anregung abhängig von der Qualität des Propellers und der Steifigkeit der Schiffsstrukturen ist, können Verbesserungen durch geräuscharme Propeller und steifere Schiffsstrukturen in diesen Bereichen erreicht werden. Auch die Kolbenbewegung der Motoren von Hauptantrieb, Pumpen und Stromaggregaten führt zur Vibrationsanregung der Schiffsstruktur und zur Luftschallabstrahlung in die Maschinenräume.

Ausgesteifte Punkte

Verbesserungen erreicht man durch lärmarmes Konstruieren. Dazu gehören die elastische Lagerung der Motoren und – wenn möglich – deren Isolierung. Weiter sind zu nennen die richtige Anordnung der Motorenfundamente an Kreuzungspunkten schiffbaulicher Strukturen und die elastische Lagerung der Abgasleitungen, ggf. auf zusätzlichen Schlingen und Steifen. Halterungen für die Rohrleitungen von Versorgungssystemen sollten ausschließlich an ausgesteiften Punkten (Rahmenspann, HP, Schlingen) angebracht werden.

Zum Schallschutz an der Quelle gehört auch die richtige Anordnung der Anschlüsse elastisch gelagerter Verkleidungssysteme an die schiffbaulichen Konstruktionen.

Schallschutz auf dem Ausbreitungsweg lässt sich durch eine Erhöhung der Dämpfung

(Entdröhnung) erreichen. Hier ist ein wirksames Mittel zum Beispiel das Belegen der Struktur mit Materialien mit einem „hohen Verlustfaktor“. Dazu zählen zum Beispiel handelsübliche Bodenbeläge, die auch für den Beulenausgleich eingesetzt werden (Bitumenestrich, Ausgleichsmassen etc.). Möglich ist auch, dass die Decks, Schotte oder Wände mit zusätzlichen Stahlblechen beklebt werden.

In Abgasleitungen wird mit dem Abgas vom Motor auch der Luftschall der angeschlossenen Maschinen weitergeleitet. Schalldämpfer sollen hier, ohne die Abgasabführung zu behindern, die entsprechende Luftschallleistung reduzieren. Ähnliches gilt für die Lüftungskanäle in Klimaanlage.

Gute Schalldämmung einer Rohrleitung ist mit geeigneter Isolierung möglich. Da die Verbesserungen der Schallisolierung frequenzabhängig sind, sind solche Verbesserungen abhängig von den Massen beider Einzelschalen (z.B. Abgasrohr und Blechmantel), ihrem Abstand zueinander, der Füllung des Hohlraumes (z.B. Mineralwolle) und der Art der Verbindung (Unterkonstruktion).

Auch die Schalldämmung der Wände ist frequenzabhängig. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die Masse der Wand. Sie bestimmt die Höhe der Dämmung (d.h. um wie viel dB(A) es leiser wird): Je mehr Masse um so besser die Dämmung.

Bei doppelschaligen Wänden spielt die Masse der Einzelwände, ihr Abstand zueinander, die Füllung des Hohlraumes und die Art der Verbindung untereinander und der Befestigung an Boden und Decks eine wesentliche Rolle.

Wichtig ist auch Schallschutz am Immissionsort. Für den Innenausbau bzw. Kabinenausbau auf Schiffen werden diverse Wand- und Deckensysteme angeboten.

Dabei handelt es sich in der Regel um Metall- oder Holzpaneele, aber auch um Paneele auf Gips- oder Zementbasis. Die Eigenschaften des Einzelpaneels lassen sich durch Doppelwandsysteme noch verbessern, z.B. bei höheren Anforderungen. Entscheidend für die Dämmung sind dabei das Gewicht der Paneele, der Abstand zwischen den Paneele, also die Gesamtdicke der Trennwand und die Art der Füllung des Wandhohlraumes, z.B. mit Mineralwolle.



Richtige Dämmung vermindert den Lärm.

Weitere erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung des Schallschutzes sind die Entdröhnung (darunter versteht man die Dämmung und Reduzierung der Schallabstrahlung mithilfe entsprechender Beläge) und die Absorption (Reduzierung der Schallreflektion mittels porösen Materials, wie Mineralwolle oder offenporigem Schaumstoff). Wie viel damit zu erreichen ist, hängt von der Oberflächenstruktur und vom Gewicht der Folie ab. Die Folie muss möglichst leicht sein; schon ein Gewicht von 50 g/m² wirkt sich negativ aus. Eine Abdeckung mit dicker glatter Folie, z.B. als Spritzschutz oder gegen Öldämpfe, kann die Absorption beträchtlich reduzieren, da die Schallwellen wieder in den Maschinenraum zurückgeworfen werden und die Folie nicht durchdringen und somit nicht „vernichtet“ – absorbiert – werden können.

Notwendig ist auch die Reduzierung von Luftschallüber-

tragung von Raum zu Raum. Übertragungswege für den Luftschall sind Trennwände, Deckenhohlräume, der Boden, aber auch der Bereich der Außenhaut, Gänge/Flure, Fensterkästen und Türen. Manchmal reichen auch schon in einer Wand direkt gegenüberliegende Steckdosen für zwei benachbarte Räume, um zuviel Luftschall zu übertragen. Vermieden bzw. reduziert werden kann die Luftschallübertragung durch entsprechende Isolierung der Fensterkästen und deren elastische Anbindung an die Außenhaut der Wohnungswand. Ebenfalls sind besonders schallhemmende Fenster (Doppelverglasung mit unterschiedlichen dicken Scheiben) nötig. Bei höheren Ansprüchen, z.B. bei Schlafräumen, sind die Fenster ggf. auch mit Dreifachverglasung oder als Fenster mit Gelfüllung auszuführen. Bei Türen ist darüber hinaus auf eine ausreichende und dicht schließende Türdichtung zu achten. Sind Lüftungsöffnungen oder Abblasöffnungen (z.B. bei Wohnungen mit Klimaanlage oder die unter Überdruck stehen) erforderlich, sollten diese Öffnungen möglichst an getrennten Kanäle mit eigenem Schall-Labyrinth abgeschlossen werden. Werden Boden und Deckenpaneele getrennt für jeden Raum ausgeführt, ergibt sich eine weitere Reduzierung des Luftschalls.

Verbesserungen erreicht man auch durch die Reduzierung der Trittschallübertragung von Raum zu Raum. Übertragungswege sind vor allem der Boden, die Schiffsstruktur und die Wände. Niedrige Trittschallpegel sind insbesondere dann wichtig, wenn sich die Wohn- und Schlafräume auf zwei Etagen befinden. Durch elastische und schwimmende Estriche und abgehängte Decken ist dies in Verbindung mit weichen Bodenbelägen zu erreichen.



Schallschutz beginnt im Maschinenraum.

Hände weg von der Handauslösung

Rettungsweste: Hebel darf nicht in der Schutzhülle stecken

Nach den Europäischen Normen ist jede automatisch auslösende Rettungsweste auch noch verbindlich mit einer Handauslösung ausgerüstet. Diese zweite Auslösemöglichkeit ist für den Notfall vorgesehen, sollte die automatische Auslösung bei Wasserkontakt versagen oder sollte die Rettungsweste aus bestimmten Gründen bereits vorher aufgeblasen werden.

Bei Kontrollen muss immer wieder festgestellt werden, dass der Handauslösegriff in der Schutzhülle versteckt ist, oder schlimmer, die Abzugleine mit dem Griff um den Automatenkörper gewickelt wurde, so dass eine Auslösung per Hand im Notfall blockiert wird.

Grundsätzlich ist eine Manipulation an der Auslöseautomatik oder generell an der Rettungsweste nicht zulässig. Auch das „Verstecken des Handauslösehebels“ ist als solche Manipulation zu werten und würde bei einem Unfall als grob fahrlässig eingestuft werden. Sollte die Aktion von Vorgesetzten angeordnet worden sein, könnte dies als Vorsatz gewertet werden.

Als Begründung für derartige Manipulationen wird meist dargelegt, die Rettungswesten würden durch „Hängenbleiben“ an Gegenständen unbeabsichtigt auslösen und den Benutzer ungewollt gefährden. Will man dieser Argumentation folgen, so sind die auslösenden Ursachen durch eine eindeutig belegte Statistik der „Auslöser“, einer Ursachenanalyse und einer Gefährdungsbeurteilung des Arbeitsplatzes an dem diese Problematik angeblich besteht, zu dokumentieren.



Der Handauslösehebel muss griff- und auslösebereit sein.

Nur auf Basis derartig eindeutig belegten Datenmaterials könnte eine Organisation veranlassen, dass ihre Mitarbeiter den Handauslösegriff beim Packen innerhalb der Schutzhülle verstauen.

Bei den Rettungswesten der Feuerwehren ist dies z. B. der Fall, da die Risiken des Hängenbleibens in engen Räumen, bei Einsätzen in unbekannten Bereichen und schwierigen Örtlichkeiten gegeben sind. Wer einmal eine Atemschutzübung auf einer

Kriechstrecke absolviert hat, kann sich das wahrscheinlich vorstellen. Hier wurden allerdings die Rettungswesten auf der Basis der Gefährdungsbeurteilung zusammen mit dem Hersteller umgerüstet, sodass der Handauslösegriff in einer gesonderten Lasche immer an der gleichen Stelle zu finden ist. Die Benutzer sind zusätzlich in dieser speziellen Situation unterwiesen und üben die entsprechenden Handgriffe, um für Notfall trainiert zu sein.

Als Fazit lässt sich zusammenfassen: Besteht aufgrund spezifischer Bedingungen die Problematik des ungewollten Auslösens, gibt es Lösungsmöglichkeiten, dies zu verhindern. Allerdings sollte dies auf der Basis von gesicherten Maßnahmen und zusätzlichen Auflagen erfolgen. Alles andere bringt den Vorgesetzten und die Geschäftsführung oder die Verantwortlichen in einer Organisation bei einem Schadensfall in erhebliche Argumentationsnöte.



Das ist der Blick auf den Fahr Simulator.

Simulator verbessert Sicherheit

Junge Binnenschiffer lernen auf der hochmodernen Anlage SANDRA in Duisburg

Lesern des „Fahrensmannes“ ist SANDRA schon lange bekannt. Die Rede ist vom neuen Simulator für die Binnenschifffahrt in Duisburg. Dieser wurde am 9. September 2008 feierlich eingeweiht und gleich danach in Betrieb genommen. Sein Einsatz wird sich nicht nur auf die Vorbereitung zum Erwerb des Patents als Schiffsführer auswirken, sondern auch auf die Weiterbildung bereits ausgebildeter Schiffsführer. Immer größere Schiffe und die rasante Entwicklung auf dem Gebiet der technischen Navigation und neuer Antriebs- und Steuer-

techniken verlangen zusätzliche Schulungen. Dafür ist der Simulator bestens geeignet. Dass sich auf diesem Wege auch die Verkehrssicherheit erhöht, war mit einer der Gründe dafür, dass die BGF die Einrichtung des Simulators auch finanziell gefördert hat.

Die Lehrgänge werden angeboten vom AdB, der den Simulator in Kooperation mit dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) und dem Schifffahrtsberufskolleg Rhein betreibt. Wer mehr wissen will, kann auf der Homepage der DST

(www.dst-org.de) unter dem Button „Simulator“ oder des AdB (www.schulschiffrhein-adb.de) unter dem Button „Fortbildung“ nachlesen – oder besser noch, er meldet sich zu einem der angebotenen Lehrgänge an.

Übrigens: Alle Simulatoren für die Schifffahrt haben einen mit S beginnenden weiblichen Vornamen: Der bisherige Radarsimulator am gleichen Standort in Duisburg hieß SARA, der Seeschifffahrtssimulator, der früher in Hamburg stand und seit 2007 in Leer beheimatet ist, heißt SUSAN.

Acht Stunden Wohlfühl

Sicherheitsschuhe sollten auch Binnenschiffer tragen. Denn an Bord kann immer mal etwas auf die Füße fallen. Vielleicht ist bei feuchtem Wetter oder eine kleine Kante wird übersehen. Bei der Auswahl eines Schutzschuhes kommt es daher auf die richtige Ausstattung an (z.B. trittsichere Sohle, wenn Gefahr besteht, dass man sich durch spitze Gegenstände verletzt; Stahlkappen bei Gefahr von herabfallenden Gegenständen).

Wichtig ist auch die richtige Passform. Tragekomfort ist in diesem Fall überhaupt kein Luxus, sondern eine Voraussetzung für den Träger, mindestens acht Stunden lang in diesem Schuhwerk beruflichen Anforderungen gewachsen zu sein.

Wenn Schuhe drücken, bei Belastungen des Trägers scheuern oder übermäßigen Schweiß verursachen, sind sie nicht gesund. Sie können Gefährdungen noch verschärfen. Bei Schmerzen in den Füßen lässt nämlich die Konzentration des Trägers nach. Das Unfallrisiko steigt erheblich.

Hersteller von Sicherheitsschuhen haben deshalb die Verbesserung der Passform, des Fußklimas und der Dämpfung erarbeitet. Für die Passform wurden z.B. Mehrweitesysteme entwickelt. Wegen der besonderen Anatomie des weiblichen Fuß ist ein echter Sicherheitsschuh für Frauen einem Männerschuh der „Frauengröße 36“ vorzuziehen.

Info: <http://www.dguv.de/psa>

Gefahrlos in den Beruf starten

Seminar für Auszubildende weiter erfolgreich

Neu in den Betrieb zu kommen, bedeutet für jeden eine große Anspannung und Herausforderung. Besonders für Auszubildende, die mit den Verhältnissen und Besonderheiten des Berufslebens noch gar nicht vertraut sind. Zu den Problemen der Eingewöhnung kommen da noch erschwerend die Gefahren hinzu, die der Beruf so mit sich bringt; Gefahren, welche den Neulingen völlig unbekannt sind. In der Binnenschifffahrt müssen Auszubildende sofort mit der Abwesenheit von zu Hause klarkommen. Sie sind von Familie und Freunden getrennt und müssen sich erst an den Tagesablauf an Bord gewöhnen.

Aus diesen Überlegungen heraus und dem gesetzlichen Auftrag der Berufsgenossenschaft „mit allen geeigneten Mitteln Unfälle zu verhüten“ entstand das „Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt“. Ziel des Seminars ist es, junge Menschen, die sich für den Beruf des Binnenschiffers entschieden haben, den Einstieg in das Berufsleben unter dem Gesichtspunkt der auf sie lauenden Gefahren, zu erleichtern. Prävention, Gefahren und deren Abwehr bewusst machen, um Unfälle und Berufskrankheiten zu vermeiden, sind die wesentlichsten Themenschwerpunkte in diesem Seminar.

Unter der Flagge der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft wurde 1995 das erste Seminar in enger Zusammenarbeit mit dem Schiffschiff Rhein durchgeführt. Angeboten wurde ein Seminar pro Jahr, welches mit 20 bis 25 Teilnehmern immer gut besucht war. Die zunehmend steigenden Auszubildendenzahlen machten es schnell erforderlich, zwei Seminare pro Jahr zu veranstalten. Sie finden seit 1999 jeweils im Januar und September statt. Die Nachfrage ist weiter so groß, dass in diesem Jahr erstmals Lehrgänge in Zusammenarbeit mit Unternehmen stattgefunden haben, die eine große Zahl an Auszubildenden haben. So fand im August ein Seminar zusammen mit der HADAG-SeeTouristik und der Alstertouristik in Hamburg statt. Im Dezember wird eines zusammen mit Imperial-

Schifffahrt, Hülskens-Schifffahrt und der Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt in Duisburg durchgeführt.

Das Bestreben, dem Arbeits- und Gesundheitsschutz einen höheren Stellenwert zu verschaffen, hat viele deutsche Unternehmen zum Umdenken veranlasst. Auch in der Binnenschifffahrt ist der Wunsch nach qualifiziertem Personal größer geworden. Die Unternehmen haben erkannt, dass sicheres Arbeiten die Grundlage für gute Qualität ist. Der Ruf nach einer höheren Qualität der Ausbildung zum Binnenschiffer wurde größer. Seit 2005 veranstaltet die BGF deshalb auf Wunsch der Reedereien im Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ und seit diesem Jahr auch in der berufsbildenden Schule in Schönebeck zusätzlich Seminare zur späteren Qualifikation zum Sicherheitsbeauf-

Beauftragter für Sicherheit

tragen. Ziel ist es, das Sicherheitsbewusstsein der Auszubildenden zu verstärken und ihnen eine zusätzliche Qualifikation zu geben. Die Ausbildungsbetriebe haben zudem die Möglichkeit, sie nach erfolgreicher Ausbildung und einer dreijährigen Berufserfahrung als Matrose, zum Sicherheitsbeauftragten bestellen zu können. Und selbst wenn die Reederei keinen weiteren Sicherheitsbeauftragten in naher Zukunft braucht, so bekommt sie doch einen in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz geschulten Mitarbeiter.

Auch wenn der Unternehmer, durch die Möglichkeit Unfälle zu verhüten, jede Menge Geld einspart, sollte die Motivation, erfolgreiche Präventionsarbeit im Betrieb zu leisten, nicht allein von der finanziellen Seite beeinflusst werden. Jeder Unfall verursacht Schmerzen, vielleicht ein Leben lang, er bringt persönliches Leid für den Betroffenen und seinen Angehörigen. Er vermindert die Lebensqualität, bringt soziale Isolation und verkürzt die Lebenserwartung. Die wichtigsten Gründe Unfälle mit allen geeigneten Mitteln zu verhindern.

Technik-Vorhaben diskutiert

Aus dem Unterausschuss Binnenschifffahrt

Am 16. und 17. September 2008 fand die diesjährige Herbstsitzung des Unterausschusses Binnenschifffahrt in Hamburg statt.

Vertreter der Arbeitgeber und Versicherten aus Binnenschifffahrtsbetrieben diskutierten spezifische Präventionsthemen und Berichte des Technischen Aufsichtsdienstes. Auf der Tagesordnung stand unter anderem das Ergebnis des Forschungsvorhabens Klimamessungen auf Binnenschiffen. Näheres hierzu finden Sie auf Seite 6.

Prüfinformationen für Binnenschiffe: Die Beratungen wurden fortgeführt, siehe hierzu auch den Bericht im Fahrensmann 1/2008.

Unfälle in den Binnenschifffahrtsbetrieben: Die Unfallstatistik 2007 wurde den Mitgliedern des Unterausschusses vorgelegt und von diesen unter dem Gesichtspunkt neuer Ansätze zur Prävention diskutiert. Näheres zu diesem Thema siehe Seite 2. Weiter wurde über die Einweisung und Inbetriebnahme des Fahr Simulators für Flachwasserfahrten berichtet.

Praxistipp: Sehen und gesehen werden

In der dunklen Jahreszeit müssen viele von uns ihren Arbeitsweg bereits bei Dunkelheit beginnen und sie kommen auch erst bei beginnender Dunkelheit nach Hause. Auch Binnenschiffer, die zwar nicht jeden Tag die Möglichkeit haben, nach Hause zu kommen, müssen jetzt viele Wege oder Arbeiten bei Dunkelheit erledigen. Dann kommt es noch mehr als bei ausreichendem Tageslicht darauf an, dass man für Sicht sorgt und sich sichtbar macht.

Beleuchtung ist wichtig

Erstes Gebot ist eine ausreichende Beleuchtung. Sie muss an Arbeitsplätzen vorhanden sein, weil sonst die Gefahr, sich zu verletzen oder zu stolpern und zu stürzen zu groß ist. Dies gilt für alle Arbeitsplätze. Orientieren kann man sich an den Angaben der Arbeitsstätten-Verordnung. Auch an Bord von Binnenschiffen ist eine ausreichende Beleuchtung notwendig. Möglich ist dies zum Beispiel durch Scheinwerfer oder Lampen im Bereich des Decks, um das Festmachen sicherer zu machen, durch Leuchten im Bereich der Treppen und Niedergänge. Auch das Gangbord sollte beleuchtet werden können. Dabei muss darauf geachtet werden, dass andere Personen oder Fahrzeuge nicht geblendet werden.

Reicht die installierte Beleuchtung nicht aus, dann ist es notwendig, eine Lampe zu nutzen. Am einfachsten ist das Mitnehmen einer Taschenlampe. Wer gleichzeitig Lasten trägt oder aufgrund seiner Arbeit keine Hand frei hat, der kann eine Stirnlampe nutzen und sich so den Weg beleuchten.

Mitgeführte Lampen haben den Vorteil, dass man auch selbst besser und schneller gesehen wird. Auch dies ist wichtig für die Sicherheit. Wer schneller gesehen wird, wird auch nicht so schnell übersehen. Neben Lampen gibt es hier die Möglichkeit, reflektierende Kleidung zu tragen. Wer in heller Kleidung unterwegs ist, wird schon schneller gesehen, als dunkel gekleidete Personen. Noch besser ist aber retroreflektierende Kleidung. Für diese Art der Schutzkleidung ist genau vorgeschrieben, wieviel Prozent der Fläche aus retroreflektierendem Material bestehen muss. Rettungswesten, die mit einer Notlampe ausgerüstet sind, ermöglichen im Dunkeln das Auffinden von ins Wasser gestürzten Personen.



Reflektierende Kleidung.

Aber auch in der Freizeit gibt es Möglichkeiten, sich sichtbar zu machen. Hier kann man mit retroreflektierenden Bändern oder Blinkern arbeiten. Viele Freizeitschuhe haben auch entsprechende Streifen eingearbeitet.

Und wer mit einem Fahrzeug unterwegs ist, für den gilt: Scheiben und Leuchten reinigen, die Beleuchtung regelmäßig überprüfen und das Licht rechtzeitig einschalten – oder gleich mit Tagfahrlicht fahren.

Bürger schätzen umweltfreundliche Flüsse

Drei von vier Deutschen würden eine verstärkte Nutzung der Wasserstraßen begrüßen, um die zunehmende Überlastung der Autobahnen zu entschärfen. Das sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee anlässlich der Präsentation der Ergebnisse einer repräsentativen Studie, die das Meinungsforschungsinstitut EMNID im Vorfeld der Flussgebietskonferenz durchgeführt hat. Mehr als ein Drittel der Befragten sehen demnach in Flüssen und Kanälen die umweltfreundlichsten Verkehrsträger.

In Auftrag gegeben hat die Umfrage das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), um die Haltung der Deutschen zum Thema Flüsse und Flussgebiete zu erfragen. Der Minister stellte die Studie auf der 3. Flussgebietskonferenz der Bundesregierung im September in Berlin vor.

Lob für das Havariekommando Cuxhaven

Als „echte Erfolgsgeschichte der maritimen Notfallvorsorge in Deutschland“ hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee das Havariekommando Cuxhaven bezeichnet. Seit seinem Bestehen hat das Havariekommando eine Vielzahl von Schadensfällen auf See und an der Küste erfolgreich bekämpft. Die Einsatzorganisation mit der zentralen Entscheidungskompetenz habe sich bewährt. Das Havariekommando Cuxhaven hat am 1. Januar 2003 seinen Dienst aufgenommen. Es ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, die für die einheitliche Einsatzleitung der verschiedenen Bergungsspezialisten und der Wasserschutzpolizei bei Notfällen wie Tankerunglücken oder anderen Havarien verantwortlich ist.

Mitmachen und gewinnen

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------------------|--------------|-------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------|
| einen Spalt bilden | ital. Opernkomponist | Aristokratie | Hautbekleidung der Vögel (Mz) | jmd. für einen Glauben gewinnen | 6 | Sinnesorgan | Indianer Mexikos | sehr kurze Bekleidung | asiatisches Efeu-gewächs | Kohleprodukt |
| Laubbaum mit essbaren Früchten | 8 | 12 | | | | | darauf hinweisen | | | griechischer Buchstabe |
| wüst, leer | | | | Rauchfang, Schornstein | | | | Kreuz-inschrift | | 7 |
| Geldaufnahme | 1 | | | Wasser-vogel (Mz) | | südlichste Stadt d. USA (Florida) | schlechter Tabak | regelmäßige Wiederkehr | | kolonisieren |
| bevor-munden | | | Menge | | | | | afrikanischer Staat | | |
| Klettertier | | | | | 4 | Fluss zur Drau | biblischer König | | 5 | Erbfaktor |
| Verzagtheit | | 13 | | großartig, hervor-ragend | | | | Schiffs-leinwand | | |
| Schlange | | | | | 2 | | oberital. Stadt | bayerische Stadt in Oberfranken | | |
| | | | | | | | | | | 11 |
| | | | | | | | | | | |

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

Die Buchstaben von 1 – 14 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

Einsendeschluss:
31. Januar 2009

Auflösung
aus Fahrensmann 3/2008:
BETRIEBSARTZ

Gewinner aus 3/2008

- 1. Preis € 50,-
Klaus Hohenbild
MS „Catharina“
46446 Emmerich
- 2. Preis € 25,-
Uwe Knoll
MS „Bertha“
32425 Minden
- 3. Preis € 25,-
E. Löber
DBR AG
10245 Berlin
- 4. Preis € 25,-
Herbert Ohl
MS „Duisburg“
32457 Porta Westfalica
- 5. Preis € 25,-
Dieter Kröpke
MS „Diamant II“
21354 Bleckede

Seminarangebote 2009

| 1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt | | | |
|---|---|-------------------------|---------------|
| Nummer | Zielgruppe/Seminartitel | Seminartermin | Seminarort |
| Sicherheitsbeauftragte | | | |
| G6/02276 | Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte | 16. 02. 09 – 20. 02. 09 | Sellinghausen |
| Betriebsratsmitglieder | | | |
| H6/02278 | Fortbildungsseminar (Achtung: Neuer Termin!) | 13. 05. 09 – 15. 05. 09 | Sellinghausen |
| Berufsanfänger/Auszubildende | | | |
| F6/02280 | Einführungseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt | 19. 01. 09 – 30. 01. 09 | Duisburg |
| Fahrgastshipper und Mitarbeiter in der Bordgastronomie | | | |
| F6/02283 | Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen“ | 10. 02. 09 – 12. 02. 09 | Bad Tölz |
| F6/02284 | (Leichter Umgang mit „schwierigen“ Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.) | 04. 03. 09 – 06. 03. 09 | Sellinghausen |
| Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt | | | |
| F6/02287 | Rettungswestenseminar | 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 | Seminartitel | Seminartermin | Seminarort |
| H6/02290 | Führungskräfte-seminar Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung | 05. 05. 09 – 07. 05. 09 | Bad Salzschlirf |
| H6/02292 | Kompetent unterweisen | 09. 03. 09 – 11. 03. 09 | Bad Salzschlirf |
| F6/02294 | Stressbewältigung am Arbeitsplatz | 16. 03. 09 – 18. 03. 09 | Sellinghausen |
| F6/02295 | | 15. 06. 09 – 17. 06. 09 | Sellinghausen |
| F6/02298 | Gesundheit im Alltag – gewusst wie: Rückenprobleme, Übergewicht und Stress, Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge | 13. 03. 09 – 15. 03. 09 | Sellinghausen |
| F6/02299 | (für Wiederholer!) Gesundheit im Alltag – gewusst wie: Rückenprobleme, Übergewicht und Stress, Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge | 06. 07. 09 – 08. 07. 09 | Sellinghausen |
| F6/02301 | Grundlagen im betrieblichen Brandschutz | 27. 04. 09 – 28. 04. 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@bgf.de.

Richtiges Verhalten bei einer Autopanne: Zuerst die Personen sichern

Eine unangenehme Situation: Man ist auf Autobahn oder Landstraße unterwegs und plötzlich steigt Qualm aus der Motorhaube auf – Weiterfahrt unmöglich. Viele Menschen reagieren in solch einer Stresssituation verunsichert und treffen in der hektik Entscheidungen, die nicht nur sie selbst, sondern auch andere in Gefahr bringen können. Dabei ist es enorm wichtig, einen kühlen Kopf zu bewahren und überlegt zu handeln.

Wenn man merkt, dass mit dem Wagen nicht mehr weitergefahren werden kann, ist umgehend das Warnblinklicht einzuschalten und der Wagen zunächst einmal an einer sicheren Stelle, möglichst in einer Pannentrippe oder auf dem Seitenstreifen, zum Halten zu bringen. Wenn das Fahrzeug steht, sollten alle Insassen das Fahrzeug sofort verlassen – und zwar grundsätzlich über die Seite, die der Fahrbahn abgewandt ist. Kinder nicht alleine aussteigen lassen und Hunde anleinen, damit sie nicht über die Straße laufen. Wenn möglich sollten alle Personen sich möglichst sofort hinter die Leitplanke begeben, um vor dem fließenden Verkehr sicher zu sein. Dann ist die Absicherung der Unfallstelle wichtig. Dazu



Unfallstelle schnell absichern.

die Warnweste anlegen und das Warndreieck aufstellen, auf Landstraßen mindestens 100 Meter, auf Autobahnen etwa 150 Meter vor dem defekten Fahrzeug.

Warnweste anlegen

Damit möglichst schnell Hilfe vor Ort ist, müssen präzise Angaben zu Standort und Fahrzeug gemacht werden: Dazu gehört zunächst die Nummer der Bundesstraße oder Autobahn, auf der man sich befindet, zumindest An-

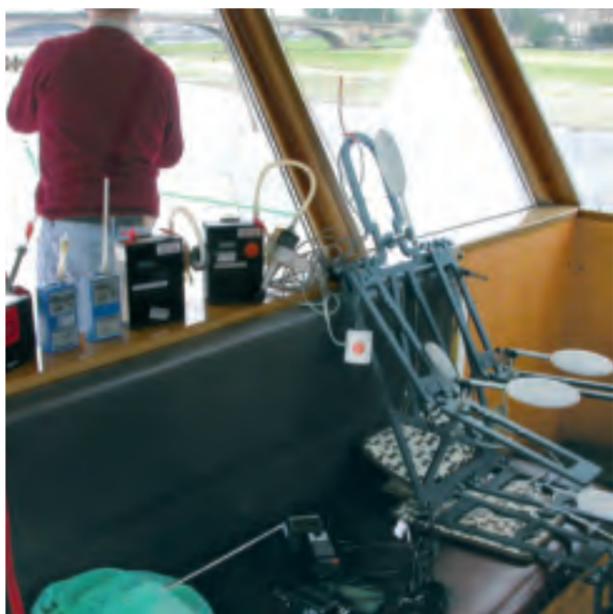
gaben zur Strecke wie „Autobahn München – Stuttgart“ und zur Fahrtrichtung, damit die Helfer auch auf der richtigen Seite suchen. Fahrzeugtyp und -farbe, das Autokennzeichen sowie eine Mobilnummer für Rückfragen sind ebenfalls hilfreich. Wenn man kein Handy dabei hat, sollte man zur nächsten Notrufsäule gehen. Das A und O nach einer Autopanne ist, stets genügend Abstand zur Fahrbahn zu halten. Besonders auf Autobahnen, auf denen Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind, wird man häufig erst sehr spät gesehen.

Messungen prüften Luft und Klima Keine Überschreitungen der Grenzwerte – Klimaanlagen bedürfen regelmäßiger Wartung

Im Sommer schloss die BGF die Untersuchung zu Klima- und Luftqualität auf Binnenschiffen ab. In den vergangenen drei Jahren wurden vierzehn repräsentative Messreihen mit hunderten von Einzelproben auf unterschiedlichen Schiffstypen durchgeführt. Neben der Erfassung von möglichen Gefahrstoffen und Keimen (Schimmelpilze und Bakterien) galt die Untersuchung vor allem der Ermittlung der klimatischen Situation in den Steuerhäusern und Aufenthaltsbereichen – Stichwort Hitze im Sommer –, um daraus Empfehlungen ableiten zu können. Der Abschlussbericht wurde den Versicherern- und Arbeitgebervertretern im September 2008 bei der Sitzung des Unterausschusses Binnenschiffahrt der BGF in Hamburg vorgestellt.

Das Wichtigste daraus: Positiv festzustellen war, dass auf den untersuchten Tankschiffen keine nennenswerten Gefahrstoffkonzentrationen in der Luft an Deck, im Steuerhaus und in der Wohnung festzustellen waren. Allenfalls in Bereichen, in denen sich die Besatzungsmitglieder nur kurzzeitig aufhalten, beispielsweise in Maschinenräumen, waren sehr niedrige Konzentrationen von Kraftstoffbestandteilen oder auch Lösemittel zu messen. Zur Überschreitung von Grenzwerten kam es in keinem Fall.

Die Messergebnisse auf den übrigen Schiffstypen wa-



Der „Flatman“ in Aktion.

ren in dieser Hinsicht ebenfalls unauffällig. Auch die Belastung der untersuchten Arbeits- und Aufenthaltsbereiche mit Schimmelpilzen und Bakterien entsprach den normalen Außenluftbedingungen. Ein Problem zeigte sich aber bei der Sauberkeit der Klimaanlagen. Ein Viertel der untersuchten Anlagen war mit Schimmelpilzen oder Bakterien belastet, was auf eine unzureichende Wartung und Reinigung hindeutet. Eine akute Gefahr besteht hier zwar nicht, aber man erkennt daran, wie wichtig es ist, die Kli-

maanlagen in regelmäßigen Abständen nach Herstellerangaben warten und reinigen zu lassen, um einem Erkrankungsrisiko für die Schiffsbesatzungen vorzubeugen.

Probleme im Steuerhaus

Und wie sieht es mit der klimatischen Situation im Sommer an Bord aus? Hier zeigten Binnenschiffe mit Klimaanlagen eindeutig die besseren Ergebnisse. In den Wohnbereichen mit Klimaanlage ist selbst

bei großer Hitze im Sommer ein angenehmes Klima zu erreichen. Vorausgesetzt, die Klimaanlage wird rechtzeitig eingeschaltet.

In den Steuerhäusern sieht es etwas anders aus. Bei Sonneneinstrahlung durch die großen Glasflächen, ist hier eine hohe Wärmebelastung festzustellen. Ohne Klimaanlage kann es im Hochsommer sehr unangenehm werden. Eine Klimaanlage ist für Steuerhäuser deshalb zu empfehlen. Wichtig sind aber eine ausreichende Dimensionierung und die richtige Einbauposition. Wenn die Klimaanlage keine ausreichende Leistung bringt und noch dazu vielleicht in der Ecke neben dem Steuerpult eingebaut ist, kommt es leicht dazu, dass es nur in einem kleinen Bereich des Steuerhauses angenehm kühl ist, aber nicht am Platz des Schiffsführers. Deshalb sollten gerade nachträglich eingebaute Anlagen, nach Möglichkeit nicht versteckt in einer Ecke des Steuerhauses angebracht werden. Die beste Wirkung erzielt man mit einer Klimaanlage, wenn die kühle Luft von oben nach unten strömt, beispielsweise von der Decke.

Zum Schluss noch einen herzlichen Dank an die beteiligten Reedereien und die Schiffsbesatzungen für die freundliche Aufnahme an Bord und die große Hilfsbereitschaft bei der Durchführung der Untersuchung.

Rettungsweste mit Blinklicht rettete Schiffsjungen das Leben Steermann ohne Weste überlebte nicht

Das GMS „Schwelgern“ lag im Oktober 2008 im Hafenbecken des Hafens Duisburg-Schwelgern. In den Abendstunden wollte der Schiffsjunge vor seiner Nachtruhe noch schnell Küchenabfälle in die Abfalltonne auf dem Achterdeck bringen. Auf dem Rückweg zum Wohnungseingang wurde ihm plötzlich schlecht, er neigte sich über das achtere Schanzkleid hinweg, um sich zu übergeben. Hierbei verlor er offensichtlich das Bewusstsein und stürzte, unbemerkt von den übrigen Besatzungsmitgliedern, über Bord.

Der Schiffsführer, der sich im Steuerhaus aufhielt, hörte zufällig über Funk das Gespräch zweier Hafenschubkapitäne. Sie unterhielten sich darüber, wie wichtig es doch sei, dass man Taucherarbeiten im Hafengebiet, die in der Dunkelheit durchgeführt werden müssen, den Besatzungen anderer Fahrzeuge frühzeitig über Funk mitteilt. Diese könnten dann von vornherein Schwell und andere, den Taucher gefährdende Manöver vermeiden. Auf die Bemerkung, dass man keinen Taucher einsetze, erwiderte der andere Schiffsführer, warum es denn dann an dieser Stelle immer im Wasser blinke. Erst nach genauerem Hinsehen erkannte man, dass es sich um eine leblos im Wasser treibende Person mit angelegter und ausgelöster Rettungsweste handelte. Zum Glück für den Auszubildenden war die Ret-

tungsweste mit einem sich automatisch aktivierenden Blinklicht ausgerüstet.

Der Besatzung des GMS „Schwelgern“ gelang es in Windeseile das bordeigene Beiboot auszusetzen. Mit fünf Mann Besatzung wurde das Beiboot an die Stelle gerudert, an der man das Blinklicht ausmachte. Nach etlichen ergebnislosen Versuchen den Havaristen in das Beiboot zu zerren, entschloss sich einer der Schiffsführer, selbst ins Wasser zu gehen. So gelang es schließlich, den bewussten Auszubildenden über die ca. 50 cm Freibord in das Beiboot zu bekommen. Seit sei-

Warten auf Rettungswagen

nem Sturz in das Hafenbecken und seiner glücklichen Rettung waren in der Zwischenzeit sicherlich 30 Minuten vergangen. Nun konnten sich die Besatzungsmitglieder endlich mit Erste-Hilfe-Maßnahmen um den immer noch bewussten Auszubildenden kümmern. Der alarmierte Rettungswagen ließ jedoch viel zu lange auf sich warten. Es vergingen schließlich mehr als 1 ½ Stunden Wartezeit, bis der ersehnte Rettungswagen endlich auch die letzten Hürden des ISPS Systems im Hafen Schwelgern an einem Sonntagabend überwinden hatte und an der Unfallstelle eintraf. Hier bleibt für die Zuständigen der Hafenverwaltung des



An Bord immer mit Rettungsweste.

Hafen Schwelgern in naher Zukunft sicherlich eine Menge zu tun.

Der Leiter des Arbeitsschutzausschusses der Fa. Haeger & Schmidt nahm diesen, am Ende schließlich glimpflich verlaufenen Unfall umgehend zum Anlass, die Rettungswesten der gesamten Flotte mit zu den Westen passenden Blinklichtern auszurüsten zu lassen. Der Schiffsjunge ist zwischenzeitlich aus dem Krankenhaus als genesen entlassen worden und befindet sich wieder zu Hause.

Die Redaktion des „Fahrensmannes“ freut sich über die glückliche Rettung des Schiffsjungens ganz besonders, zeigt doch die Teilnahme der „neuen“ Schiffsjungens am Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschiffahrt, welches der Auszubildende im September nach seiner Einstellung bei Haeger & Schmidt besucht hatte, deutlichen Erfolg!

Dagegen verlief der Sturz eines belgischen Fahrensmann-

nes außenbords tragischerweise tödlich! Am 1. Oktober 2008 verließ der Steermann eines in Höhe von Duisburg-Walsum zu Tal fahrenden Tankmotorschiffes seine Wohnung im Vorschiffsbereich, verlor das Gleichgewicht und fiel offensichtlich über das vordere Schanzkleid in den Rhein. Der Matrose, der den Vorfall zufällig beobachtet hatte, sprang unmittelbar dem Steermann hinterher um diesen zu retten. Wegen der starken Strömung, schlug der Rettungsversuch jedoch fehl. Der Besatzung eines in der Nähe befindlichen Schubverbandes gelang es in einer beherzten Aktion mit dem Beiboot den Steermann zu bergen. Der Bewusstlose wurde durch die Besatzungsmitglieder des Schubbootes beatmet und nach Eintreffen der Feuerwehr Duisburg der Besatzung des Rettungshubschraubers übergeben. Der Matrose, der sich selbst an das Ufer hatte retten können, wurde mit starker Unterkühlung durch die Rettungskräfte in ein nahe gelegenes Krankenhaus verbracht, welches er zwischenzeitlich wieder verlassen konnte. Der Steermann hingegen konnte nicht reanimiert werden, er verstarb noch vor Ort.

Die bisher vorliegenden Informationen weisen darauf hin, dass bei diesem Unfall Alkohol im Spiel war. Mit angelegter Rettungsweste hätte der Steermann dennoch eine große Überlebenschance gehabt.

RheinSchUO und BinSchUO zusammengefasst Meist keine Änderung

RheinSchUO auf dem Rhein – BinSchUO auf den übrigen Wasserstraßen in Deutschland. Damit hat die Schifffahrt jahrzehntelang gelebt, doch oft mehr schlecht als recht: Auf dem Rhein gilt dieses, auf dem Main oder den Kanälen jenes, und einiges passt oft nicht gut zueinander.

Damit ist bald Schluss: Es gibt seit Dezember 2006 eine neue EG-Richtlinie über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe (2006/87/EG – der Fahrensmann hat darüber berichtet), und die muss bis zum Ende dieses Jahres in nationales Recht umgesetzt werden.

Nicht nur in Deutschland, sondern in allen europäischen Ländern, die über die Binnenwasserstraßen miteinander verbunden sind. Somit gilt von Frankreich bis Litauen, von den Niederlanden bis Bulgarien zukünftig das gleiche Recht bei der Zulassung von Binnenschiffen.

Diese Umsetzung geschieht in Deutschland durch die neue Binnenschiffsuntersuchungsordnung – BinSchUO. Mit deren Inkrafttreten zum 30. Dezember 2008 werden die Rheinschiffsuntersuchungsordnung und die bisherige Binnenschiffsuntersuchungsordnung quasi zusammengefasst.

Wer jetzt meint, das Attest seines Schiffes würde ungültig oder er müsse neue technische Anforderungen erfüllen, kann beruhigt werden. Es bleibt für die meisten Fahrzeuge aus Deutschland im Wesentlichen alles beim Alten: Die Atteste behalten ihre Gültigkeit bis zum darin vermerkten Ablaufdatum, und bei der Attestverlängerung danach braucht nichts anderes erfüllt zu werden als heute schon in der RheinSchUO gefordert wird.

Für Fahrgastschiffe, die noch kein Rheinattest haben, gilt nach Artikel 8 der o.g. EG-Richtlinie Bestandschutz: Nur bei Umbau oder sonstiger Anpassung müssen die Vorschriften des neuen Kapitels „Fahrgastschiffe“ erfüllt werden. Es entfällt die bis jetzt in der BinSchUO vorgesehene Möglichkeit,

nach RheinSchUO 1976 bauen zu lassen.

Die Übergangsvorschriften und auch das Verfahren der Attesterteilung durch die SUK bleiben so, wie es heute bekannt ist. Das liegt daran, dass die technischen Anforderungen in Anhang II der o.g. EG-Richtlinie überwiegend denen der heutigen RheinSchUO entsprechen, die wiederum nahezu identisch als Anhang II der neuen BinSchUO übernommen werden.

Allein das Kapitel 23 – Besatzungen findet sich jetzt in Anhang XI, wo auch die Anforderungen an die Besatzungen bei Fahrten außerhalb des Rheins genannt sind. Leider konnte man sich noch nicht auf eine Angleichung der Besatzungsvorschriften einigen, hier bleibt alles beim Alten.

Weitere Anhänge (III und IV) regeln den Umfang der Erleichterungen, die in Anspruch genommen werden können, wenn Wasserstraßen der Zonen 3 außerhalb des Rheins oder 4 befahren werden, und die zusätzlichen Anforderungen für Fahrten in Zone 2 oder 1. Hierfür ist auch zukünftig ein Zusätzliches Gemeinschaftszeugnis notwendig; ein bestehendes gilt natürlich weiter.

Im Anhang X werden nationale Sonderbestimmungen genannt. Hier finden sich – wie in der heutigen BinSchUO auch – die Bestimmungen über Fähren und Barkassen sowie über bestimmte kleine Fahrgastschiffe (z.B. Zeesboote und Taxiboote), wie sie heute schon in entsprechenden Einzelverordnungen zu finden sind.

Die übrigen Anhänge regeln Verfahrensfragen (Verzeichnis der Wasserstraßen, Attestformulare, Zulassungsverfahren für Radargeräte usw.).

Schiffseigner, für deren Fahrzeuge eine Attestverlängerung ansteht oder die einen Neubau planen, sind gut beraten, sich rechtzeitig mit der ZSUK in Verbindung zu setzen und hier die notwendigen Informationen einzuholen.

Lehrgänge auf dem Schulschiff

Der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt hat sein Lehrgangsprogramm für 2009 veröffentlicht. Interessierte Binnenschiffer können wieder aus einer Reihe von Seminaren und Lehrgängen auswählen.

Für das komplette Programm und die Anmeldungen zu Lehrgängen wenden Sie sich bitte an das Sekretariat des Schulschiffs RHEIN, Postfach 17 04 28, 47184 Duisburg, Tel.: 020 66/22880, Fax: 020 66/228822.

Informationen finden Sie auch im Internet unter: www.schulschiff-rhein.de.

Lehrgang für Ersthelfer

Die ersten Minuten nach einem Unfall sind oftmals entscheidend. Deshalb ist es wichtig, dass die Helfer gut informiert und geschult sind, um die richtigen Maßnahmen einzuleiten und die Zeit zu überbrücken, bis der Notarzt eintrifft. Die Kenntnisse erlernt man in einem Lehrgang.

Ein Ersthelferlehrgang findet am 7. 2. und 8. 2. 2009 im DLRG Heim, Mersweg in Haren (Ems) statt. Die Teilnehmer können sich anmelden unter Tel. 05932/2375 oder 5660 bei Bernd Schepers oder unter Tel. 05932/503862 bei Heinz Mecklenburg.

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.

★
Das Tankmotorschiff legte an. Das Festmachen des Schiffes übernahmen die Steuermänner und der Auszubildende. Nach dem Einhängen der Laufleine und Belegen des Pollers sprang die Laufleine vom Poller und schnellte dem Auszubildenden an den Oberschenkel. Er zog sich dabei eine Prellung des Oberschenkels zu.

★
Der Koch wollte eine Mikrowelle vom Geruch befreien und stellte eine Tasse mit Zitronenextrakt hinein und schaltete die Mikrowelle ein. Als dieser kochte, öffnete er die Mikrowelle und die Tasse explodierte und heißes Wasser traf ihn im Gesicht.

★
Der Koch brachte Müll, durch die vordere Luke aus der Küche. Auf dem Rückweg stieg er die Treppe hinunter und hielt mit beiden Händen die Luke fest (damit wird die Öffnung des Ausgangs verschlossen). Er rutschte auf der Treppe ab. Dabei fiel die Luke auf beide Hände. Diese wurden gequetscht.

★
Beim Verlassen der Küche ins Restaurant stoppte der Steward und wollte noch mal kurz zurück. Dabei hatte er die Hand in der Schwingtür. Vor Schreck zog er sie hastig weg und riss sich dabei den Nagel des kleinen Fingers fast vollständig ab. Er ging in die Küche und fiel schnell in einen Schockzustand. Er stützte sich ab, trat kurz weg und fiel zu Boden. Dabei schlug er sich den Kopf an.

★
Die Servicekraft eines Fahrgastschiffes stand auf dem Oberdeck, um einem Gast sein Getränk zu servieren. Sie stand mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, stellte das Getränk am Tisch ab und kam dann mit dem Kopf hoch. In dem Moment traf sie die Brücke am Hinterkopf und sie fiel zu Boden.

★
Die Festmacher fuhren mit dem Makkerboot zur Brücke. Dort sollte ein Schiff festgemacht werden. Einer der Festmacher legte den Draht auf Land. Dabei verhakete sich dieser unter dem Pfänder. Nach dem Losmachen des Drahtes wurde dieser sofort eingeholt. Bei dieser Aktion kam das rechte Bein zwischen Draht und Boot.

★
Beim Festmachen des Schiffes nahm der Festmacher die erste Schiffsleine (schwerer Draht mit Vorläufer) im Boot entgegen. Als er den Draht in der Hand hatte, fierte die Schiffsmannschaft viel zu schnell den Draht weg, so dass er nicht mehr ausweichen konnte. Bei diesem Manöver schlug der Draht ans Kinn und beschädigte zwei Zähne.

★
Beim Heruntergehen der Ruderhaus-treppe rutschte der Steuermann auf den Stufen aus und fasste dabei in die Ofenrohrhaube der Heizungsabgasleitung. Dabei verletzte er sich drei Finger der linken Hand mit tiefen Schnittwunden.

★
Der Matrose wollte unter der Luke sauber machen. Dabei hatte sich die Luke geöffnet und ist ihm auf den Kopf gefallen.

★
Bei den Arbeiten mit dem Meißel ist dem Taucher ein Stück Meißelbart abgesprungen und in den Daumen der linken Hand eingedrungen. In der Nacht bekam er starke Schmerzen und ist am Tage zum Arzt gegangen.

★
Der Steuermann beaufsichtigte das Festmachen des Schiffes, als ein Tau riss und in Richtung des Steuermannes schlug. Dabei wurde er vom Tau an beiden Knien getroffen.

★
Der Patient arbeitet als Fährmann. Als die Schranke hochging, schlug sie gegen seine Unterlippe.

★
Beim Betreten des Maschinenraumes rutschte der Steuermann auf der vorletzten Treppenstufe aus und fiel hinunter. Dabei verfring sich der rechte Fuß zwischen den Treppenstufen, dadurch brach ihm das Sprunggelenk.

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@bfgf.de · Druck: Brendow PrintMedien, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Bildnachweis:
Seite 1, Christian Ohde; Seite 5, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Diese Rußfilter – hier zur Anschauung – werden bei den Fahrgastschiffen eingesetzt.

Mit Partikelfiltern auf der Spree Tests mit drei Fahrgastschiffen

Im „Fahrensmann“ 4/2007 berichteten wir schon über den ersten Test mit Partikelfiltern auf dem Fahrgastschiff „Frohsina“. Im kommenden Jahr mit Saisonbeginn werden drei Fahrgastschiffe in Berlin weitere Tests mit verschiedenen Systemen von Partikelfiltern zur Reduzierung der Umweltbelastung durchführen.

Dazu wurde ein Kooperationsvertrag zwischen dem Land Berlin, der Stern und Kreis Schifffahrt GmbH, und drei Herstellern von Abgasnachbehandlungssystemen geschlossen. Es handelt sich dabei um die Clemens GmbH, um Endeavour Ricerca e Svi-

luppo s.r.l. und um die Hug Engineering GmbH. In die Fahrgastschiffe „Prenzlauer Berg“, „Friedrichshain“ und „Pan-kow“ werden über Winter drei unterschiedliche Systeme eingebaut. Dazu müssen Bypass-Systeme für eventuell verstopfte Filter vorhanden sein, um den Maschinenbetrieb auch im Notfall zu gewährleisten. Die drei typgleichen Schiffe mit gleicher Motorisierung wurden ausgesucht, um die Filtersysteme vergleichen zu können. Zwei Jahre lang sollen in regelmäßigen Abständen Messungen stattfinden und damit die Wirksamkeit der Systeme festgestellt werden.



Markus und Eberhard Mayer (3. und 4. von links) vor ihrem neuen Kranwagen.

Jubiläum bei „Tauchmayer“

Die Firma „Tauchmayer“ feierte ihr 45-jähriges Firmenjubiläum. Das Spezialunternehmen für Unterwasserstahlbau beging diese Feier im Kreis von Freunden und Betriebsleitern verschiedener Firmen.

Der Firmengründer Eberhard Mayer freute sich besonders darüber, dass zwei seiner ehemaligen Schulfreunde und Lehrlinge zu dieser Feier erschienen. Eberhard Mayer, gelernter Maurer, war schon immer an der Welt unter Wasser interessiert. Bei seiner Arbeit als Maurer kam er in Kontakt zum Wasserbau und ließ sich zum Berufstaucher ausbilden, legte seine Prüfung als Tauchmeister ab und erlangte das Schifferpatent.

Im Jahre 1963 wagte er den Schritt in die Selbstständigkeit

und gründete in Empelde die Firma mit zwei Mitarbeitern. Im Jahre 1969 zog der Betrieb nach Lohnde und baute vor 11 Jahren im Industriegebiet seinen Standort.

Vor 10 Jahren übernahm sein Sohn Markus, nach Ausbildung zum Diplom-Ingenieur und Tauchmeister die kaufmännische und techni-

Mit solider Ausbildung

sche Leitung der Firma. Besonderen Wert legen beide auf eine solide Ausbildung zum Berufstaucher. Ein besonders offenes Ohr zeigen beide für die Feuerwehr, und so unterstützten sie die neu gegründete Tauchgruppe mit Rat und Tat.

Was ist was? Arbeitsmedizinische und verkehrsrechtliche Untersuchungen

Untersuchung ist nicht gleich Untersuchung. Natürlich sind die arbeitsmedizinischen Untersuchungen ein wichtiger Teil des Arbeitsschutzes. Damit soll ausgeschlossen werden, dass die Belastungen am Arbeitsplatz Ursache für nachteilige Beanspruchungsreaktionen sind. Kann ein Arbeitnehmer eine bestimmte Tätigkeit wahrnehmen oder droht er durch eine gewisse Arbeit zu erkranken? Und diese Untersuchungen durch den Arzt – und ihr Ergebnis – sind auch für diejenigen Menschen wichtig, die von dem Handeln des Beschäftigten abhängig sind. Das gilt auch für einen Fahrzeugführer.

Doch leicht werden die berufsgenossenschaftlichen und die verkehrsrechtlichen Untersuchungen verwechselt. Der „Fahrensmann“ will im Folgenden versuchen, die Unterschiede zu erklären.

Da ist zum einen die arbeitsmedizinische Untersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“. Sie gilt Personen, die mit der Führung eines Fahrzeuges oder den Tätigkeiten in einer Steuerwarte oder der Überwachung z.B. von Instrumenten betraut sind. Eine direkte Verpflichtung gibt es nicht –

die Untersuchung nach G 25 ist eine Angebotsuntersuchung.

Es wird empfohlen, sie bei Personen bis zum 40. Lebensjahr alle 3 – 5 Jahre,

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



danach alle 2 – 3 Jahre und ab dem 60. Lebensjahr alle 1 – 2 Jahre zu wiederholen. Was wird untersucht? Neben der körperlichen Untersuchung werden das Hörvermögen, die Sehschärfe, das räumliche Sehen, der Farbsinn, das Gesichtsfeld und ggf. das Dämmerungssehen und die Blendempfindlichkeit untersucht. Ferner wird der Urin untersucht.

Davon abweichend sind die verkehrsrechtlichen Untersuchungen für Schiffsfüh-

rer in der Binnenschifffahrt. Obwohl die Untersuchungsinhalte ähnlich sind, weichen die Ziele beider Untersuchungen wesentlich voneinander ab. Sie können sich nicht gegenseitig ersetzen.

Der Umfang der verkehrsrechtlichen Untersuchungen für die Erlangung und – bei älteren Schiffsführern ab dem 50. Lebensjahr – Erhaltung des Patents regelt der Anhang B1 zur Rheinpatentverordnung bzw. entsprechende Ausführungen in der Binnenpatentverordnung. Verschiedene Anforderungen an das Sehvermögen müssen erfüllt werden, und auch das Hörvermögen wird geprüft.

Arbeitsmedizinische Untersuchungen (G 25 und andere) dürfen von Fachärzten für Arbeitsmedizin oder Ärzten mit der Zusatzbezeichnung Betriebsmedizin durchgeführt werden, verkehrsrechtliche Untersuchungen in der Binnenschifffahrt jedoch nur von den Ärzten des ASD der BGF, des AMD der SeeBG oder der Hafenzärztlichen Dienste.

Die Standorte der Ärzte des ASD kann man abrufen auf der Website der ASD Rhein-Ruhr GmbH www.asd-rhein-ruhr.de unter der Rubrik „Außenstellen“ oder beim ASD selber: Tel.-Nr. 02 03/29 52-21.

Vertreter des Gewerbes als Vorsitzender gewählt

Karl-Maria Schäfer führt Präventionsausschuss

Karl-Maria Schäfer, der langjährige Vorsitzende der Vertreterversammlung der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, wurde auf der Sitzung am 15. September 2008 zum Vorsitzenden des gemeinsamen Präventionsausschusses von Vorstand und Vertreterversammlung der BGF gewählt.

Der Präventionsausschuss tagt als Beratungsgremium gemeinsam mit der Verwaltung zu Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Die Mitglieder der Selbstverwaltung von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite bringen wesentliche, an der Praxis orientierte Aspekte und Kenntnisse in die Präventionsarbeit der BGF ein.

Die von den Teilnehmern erarbeiteten Standpunkte, Schwerpunktsetzungen und Empfehlungen gehen an Vorstand und Vertreterversamm-



Karl-Maria Schäfer ist Vorsitzender des Präventionsausschusses.

lung der BGF zur Entscheidung.

Der neue Vorsitzende ist ein ausgewiesener Arbeitssicherheitsexperte. Er verfügt über große Erfahrungen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Als Technischer

Inspektor, ausgebildete Fachkraft für Arbeitssicherheit und Europäischer Gefahrgutbeauftragter der RSB LOGISTIC GMBH beschäftigt er sich auch im betrieblichen Alltag mit Fragen des Arbeitsschutzes und deren Umsetzung in der Praxis.

Als Betriebsratsvorsitzender setzt Schäfer sich für die Belange seiner Kollegen ein. So ist es für ihn selbstverständlich, auch die Interessen der bei der BGF versicherten Arbeitnehmer in den Gremien der BG zu vertreten. Bereits bei der früheren Binnenschifffahrts-BG tat Karl-Maria Schäfer dies als Vorsitzender der Vertreterversammlung und Mitglied des Präventionsausschusses. Mit der Fusion wechselte er in den Vorstand der BGF, wo er die Interessen nicht nur der Beschäftigten der Binnenschifffahrt engagiert vertritt.

Bundeshaushalt: Mehr Mittel für die Binnenschifffahrt

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat die Ergebnisse der Bereinigungssitzung zum Bundeshaushalt 2009, in der auch zwei wesentliche Beschlüsse zur Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Güterbinnenschifffahrt getroffen wurden, begrüßt.

Bereits im kommenden Jahr sollen demnach 280 Mio. Euro zusätzlich für den Erhalt und

Ausbau an deutschen Wasserstraßen zur Verfügung stehen; für 2010 sind weitere 150 Mio. Euro vorgesehen, insgesamt also 430 Mio. Euro zusätzlich. Mit diesen Geldern wird es möglich sein, kurzfristig die dringendsten Maßnahmen an den Flüssen und Kanälen in Angriff zu nehmen.

Geplant ist außerdem die Schaffung eines Haushaltstitels „Förderung zur Modernisie-

rung der deutschen Flotte“, der für 2009 zwei Mio. Euro vorsieht und weitere vier Mio. Euro im Wege der Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2010 und 2011. Damit würde die Grundlage für eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Schiffsicherheit auf den Flüssen und Kanälen sowie zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Binnenschifffahrt geschaffen.

Aus der Geschichte der Binnenschifffahrt

Magdeburger restaurieren Kettenschleppdampfer „Gustav Zeuner“ lag lange in den Elbwiesen

Museumsschiffe gibt es einige in Deutschland. Viele sind die letzten einer bestimmten Epoche. Der Seitenraddampfer „Württemberg“, gebaut 1908/09 auf der Werft „Gebrüder Sachsenberg“ in Roßlau, heute auf den Elbwiesen am rechten Elbufer, unterhalb der Sternbrücke in Magdeburg, liegend, ist einer von ihnen.

Was passiert aber zurzeit in Magdeburg? Der Kettendampfer „Gustav Zeuner“ wird restauriert.

Im alten „Handelshafen“ wächst der Schiffsrumpf der „Gustav Zeuner“ heran. Der Schiffskörper des 1894 in Dresden-Übigau gebauten und 1931 außer Dienst gestellten Kettendampfers lag über Jahrzehnte als Sportboot-

schuppen und Unterkunft an Land und verrottete. Vor ca. zwei Jahren begann eine Schar von Mutigen, Spezialisten der GISE (Gesellschaft für Innovation, Sanierung und Entsorgung mbH) in Zusammenarbeit mit der Stadt und Arge Jobcenter mit der Bergung der „Reste“ und Aufarbeitung. Dr. Kuhne, Geschäftsführer der GISE, ist sich sicher,

Nur eine Maschine

dass Ende 2010 der Kettendampfer komplett fertig ist, außen wie innen. Nur „schwimmen“ wird er nicht und unter Deck nur eine, statt zwei, Dampfmaschinen haben. Der verbleibende Raum

wird museumstechnisch genutzt.

Der auf den Namen Gustav Zeuner (1828-1907) getaufte Kettenschleppdampfer, ein Kettenschiff der zweiten Generation (ein Schiff schon mit Stahlboden), schleppte zu Berg an der Kette und fuhr zu Tal, von der Kette gelöst, mit „Zeunersche“ Turbinenpropeller, welche über Leitkanäle den Schleppdampfer manövrierfähig machten. Der Greifapparat für die Kette sowie die Turbinenpropeller waren je nach Fahrzustand von den Dampfmaschinen abgekoppelt. Die Leistung der beiden Dampfmaschinen betrug je 90 PS.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden auf vielen Flüssen in Europa Wind



Modell des Kettendampfers „Gustav Zeuner“.

und Strömung sowie Mensch und Tier als Antriebskraft für die Lastschiffe durch Dampfschleppkraft abgelöst. Insbesondere auf den nicht oder wenig regulierten größeren Flüssen und Strömen mit teilweise hohen Strömungsgeschwindigkeiten und stark schwankenden Wasserständen wurde die Ketten- und Seilschiffahrt für einige Jahrzehnte eine zuverlässige Schleppkraft. In der Blütezeit der Kettenschiffahrt auf der Elbe lag um 1885 eine Schleppkette auf 730 km Länge von Hamburg bis zur Mündung der Moldau bei Melnik.

Mit zunehmender Regulierung und Ausbau der Wasserstraßen wurde die kostenintensive Kettenschiffahrt (hoher Verschleiß an Schleppkette und Greifapparat bzw. Kettentrommeln) Opfer starker frei fahrender Radschleppdampfer mit immer wirkungsvolleren Schaufelrädern. Jedoch auf wenigen besonders

schwierigen Streckenabschnitten konnten Kettenschleppdampfer noch lange Jahre Dienste leisten. In der Magdeburger Stadtstrecke, mit den Felsenrippen Herrenkrug, Petriförder und Domfelsen, versahen zwei Kettendampfer noch bis zum Januar 1945 auf ca. 10 km Stromstrecke Vorspanndienste.

Schwere Arbeit

Der zukünftige Museums-Kettenschleppdampfer „Gustav Zeuner“ wird in seiner Art wohl einzigartig sein. Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit hatten auch schon zu Zeiten der Kettenschiffahrt Bedeutung. Die 1886 gegründete „Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft“ zählte von 1886 bis 1910 26.374 meldepflichtige Unfälle.

Die Arbeit war schwer. Die Arbeits- und Wohnbedingun-

gen auf den Schleppdampfern, bei 7 bis 10 Besatzungsmitgliedern, waren beengt. Die ersten Kettendampfer ohne Zusatzantrieb blieben auch in der Talfahrt an der Kette und so wurden, bei der Begegnung mit einem Bergfahrer, ein aufwendiges Trennen der Kette, ein „aus der Kette gehen“ mittels „Wechselkette“ und weitere Manöver beider Dampfer erforderlich. Das Trennen der Kette erfolgte durch Zerschlagen eines Kettengliedes mit Vorschlaghammer und Aufweiten mittels Brechstange, also eine aus heutiger Sicht nicht ungefährliche Arbeit.

Eine weitere unfallträchtige „Geschichte“ jener Zeit war das „Überdruckmachen“, d.h. die Sicherheitsventile der Dampfkessel wurden „belastet“, damit sie einen höheren als den zugelassenen Druck hielten. So ließ sich die Schleppleistung der Dampfer über das erlaubte Maß erhöhen.



Noch wartet viel Arbeit auf die Mitarbeiter der GISE.

Eigentlich war Dr. Hubert Klaeskamp nicht übermäßig romantisch veranlagt. Doch wenn das Jahr sich dem Ende zuneigte und Weihnachten vor der Tür stand, dann wurde ihm doch jedes Mal richtig warm ums Herz. Und so kam es, dass er am Abend des 23. Dezember, nach der letzten dringenden Operation, leise das Lied „Oh Tannenbaum“ vor sich hinsummte, während er über den dunklen Parkplatz des Krankenhauses zu seinem Wagen ging.

Und wie es schien, hatte diese etwas vorzeitige Beschwörung des Weihnachtsfestes sogar Erfolg: Denn direkt neben seinem Auto stand plötzlich in Person Knecht Ruprecht!

„Na, alter Gesell“, fragte Dr. Klaeskamp überrascht, aber schmunzelnd, „ist es nicht noch etwas früh für Geschenke?“

Knecht Ruprecht antwortete nicht, aber er grinste finsterefreundlich und kam auf den Chirurgen zu. Und dann hatte er plötzlich ein langes, scharfes Messer in der Hand, das sich sofort in Dr. Klaeskamps Wintermantel drückte: „Ich bringe keine Geschenke. Los, ins Auto!“

Gleich darauf saßen sie in dem Mercedes des Arztes, und Knecht Ruprecht sagte:

„Sie haben eine Krankenschwester namens Sonja Willmerding?“

„Ja, schon. Aber ...“

„Wir haben uns die Kleine für ein paar Tage geschnappt.

Und Sie machen morgen eine Sonderschicht, kapiert? Wir werden am Vormittag einen Patienten bringen, der dringend am Magen operiert werden muss.“

„Hören Sie mal ...“, fing Dr. Klaeskamp an und wollte etwas von Operationsplänen, Bereitschaftsdiensten und Ähnlichem erzählen. So ein Krankenhaus war eine bis ins letzte durchorganisierte Maschinerie, da konnte nicht einfach irgendwer jemanden anschleppen und operieren lassen. Aber dann fiel ihm die offenbar entführte Krankenschwester wieder ein, und er beschloss, erst mal den Mund zu halten.

„Damit das klar ist: Diskutiert wird hier nicht! Sie werden operieren, sonst ist die Kleine tot! So einfach ist das! – Jetzt passen Sie auf!“

Der Unbekannte griff in seinen Geschenkesack und holte zwei Röntgenbilder heraus. Dr. Klaeskamp brauchte nur einen Blick darauf zu werfen: Die Bilder zeigten einen menschlichen Magen, der an einem weit fortgeschrittenen Geschwür litt und kurz vor dem Durchbrechen stand.

„Wer ist der Patient?“

„Mein Chef“, sagte der falsche Knecht Ruprecht. „Er muss seit ein paar Jahren ... nun ... im Verborgenen leben.“

„Woher kommen die Röntgenbilder?“

„Wir haben einen Quacksalber ... nun ja ... engagiert, der sich normalerweise um die

Fahrensmann-Krimi



Verspätete Weihnacht

VON HANS-JÜRGEN ZIETZ

Gesundheit des Chefs kümmert. Der hat auch 'n Röntgengerät. Aber zu operieren, das traut er sich nicht.“

Und während am nächsten Morgen überall im Lande die Kinder der Bescherung entgegenfieberten, Hausfrauen in der Küche hantierten und Männer den alljährlichen Kampf mit dem Christbaumständer ausfochten, stand Dr. Klaeskamp mit zusammengebissenen Zähnen im Operationssaal und versorgte den

schwerkranke Magen eines Mannes, von dem er inzwischen wusste, dass er einer der meistgesuchtesten Verbrecher der deutschen Nachkriegsgeschichte war.

Nach gut einer Stunde war der Eingriff beendet, und zwei verschlossene Gestalten nahmen den kriminellen Patienten wieder mit. In Anbetracht der damit verbundenen Gefahr für die Krankenschwester nahm niemand die Verfolgung auf. Im Übrigen hatte

man jetzt ja auch noch einen anderen Trumpf im Ärmel.

Unter diesen Umständen herrschte erst einmal allgemeines Aufatmen, als die verschleppte Mitarbeiterin Dr. Klaeskamps am späten Nachmittag des Heiligen Abends wieder auftauchte.

Am Abend des zweiten Weihnachtstages saß Dr. Klaeskamp unter dem Weihnachtsbaum, dessen Kerzen in diesem Jahr sehr wenig gebrannt hatten und spielte nervös mit seinem Siegelring. Außer ihm war nur noch Kriminalkommissar Herbst im Raum.

„Wann, meinen Sie, geht es los?“, fragte der Kommissar, obwohl er die Antwort natürlich kannte.

„Es kann nicht mehr lange dauern“, antwortete der Arzt, dann schwiegen sie wieder.

Bis plötzlich ein anhaltendes Schellen an der Wohnungstür die Stille durchschnitt. Der Kommissar verschwand hinter einem Vorhang, der Arzt öffnete die Tür. Draußen stand der Mann, der ihn vor ein paar Tagen als Knecht Ruprecht verkleidet überfallen hatte:

„Sie müssen sofort kommen! Der Chef ist zusammengebrochen und rührt sich nicht mehr! Los, kommen Sie! Tun Sie was!“

Keine zwei Minuten später schoss der aufgeregte Verbrecher mit Dr. Klaeskamp auf dem Beifahrersitz davon, nur auf größtmögliches Tempo bedacht. Kommissar Herbst

hatte wenig Mühe, dem Wagen unbemerkt zu folgen, und als das gut getarnte Gangsterversteck erreicht war, dauerte es trotz des Feiertages nur Minuten, bis auch das mobile Einsatzkommando zur Stelle war. Nach einer kurzen, heftigen Schießerei war die gesamte Bande ausgehoben und ihr Boss wieder auf dem Weg in das Krankenhaus, wo er nach der schweren Operation auch hingehörte.

„Jetzt ist für mich wirklich Weihnachten“, sagte Dr. Klaeskamp spät am Abend und nahm einen Schluck von dem alten Rotwein, der im Licht der Christbaumkerzen rubinrot funkelte. „Etwas verspätet zwar, aber dafür umso schöner.“ Er streckte seine Beine von sich und sagte: „Wie froh bin ich, dass mir die Idee mit dem Depot gekommen ist.“

„Ja“, sagte Kommissar Herbst, „das war wirklich ein toller Einfall. Ich hatte bisher gar nicht gewusst, dass es so etwas überhaupt gibt.“

„Och, möglich ist das schon lange. Man deponiert bestimmte Medikamente verkapselt im Gewebe, so dass sie erst nach einem bestimmten Zeitraum, wie zum Beispiel 48 Stunden, wirksam werden. Dann, wenn sich die Kapsel aufgelöst hat. Natürlich macht man das normalerweise nicht mit schweren Betäubungsmitteln, aber in diesem Falle war das ja wohl das sinnvollste, oder?“