ZKZ 20291
1/2009

BGF

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

Unterweisen muss eine angenehme Pflicht sein

So entsteht Sicherheit am Arbeitsplatz

„Und denk dran – immer Abstand zur Winde." Doch daran hat das Besatzungsmitglied bei der Arbeit weder gedacht noch konnte ihm klar sein, welcher Abstand zur Winde der richtige und nötige ist. Dann passierte der Unfall und der Matrose wurde schwer verletzt. Hat er zuvor eine gründliche Unterweisung bekommen? Wusste er, wie er sich richtig verhalten soll? Solche Fragen werden dann gestellt, wenn etwas passiert ist, und dann ist es gut, wenn der Arbeitgeber die Unterweisung seiner Mitarbeiter ernst genommen hat.

Im Alltag ist das nicht immer der Fall. Viele Vorgesetzte erleben die Unterweisung noch immer als lästig und überflüssig. Dabei haben Vorschriften wie die nach einer Unterweisung durchaus ihren Sinn. Unterwiesene Mitarbeiter kennen die Arbeitsabläufe, wissen, wie man Arbeitsmittel sicher einsetzt. Sie wissen, welche Gefahren mit welcher Tätigkeit verbunden sind und können danach handeln. Damit arbeiten sie sicherer, Unfälle und Ausfallzeiten werden vermieden. Die Beschäftigten sind motivierter und die Zufriedenheit erhöht sich. Unterweisungen sollten daher nicht nur eine lästige, sondern eine sinnvolle Pflicht und Maßnahme der Prävention sein.

Unterweisungen müssen z.B. bei neuen Mitarbeitern, bei Inbetriebnahme neuer Maschinen und Anlagen, bei der Ausführung neuer bzw. seltener Arbeitsvorgänge erfolgen. Des Weiteren müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit neuen Werkzeugen bzw. Hilfsmitteln, im richtigen Umgang mit persönlicher Schutzausrüstung und Rettungseinrichtungen sowie im richtigen Umgang mit Gefahrstoffen unterwiesen werden. Nach einem Unfall bzw. Beinaheunfall hat nach der Unfalluntersuchung eine erneute Unterweisung zu erfolgen. Die Unterweisungen sind zu dokumentieren und von den beteiligten Mitarbeitern gegenzuzeichnen. Sie sind in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich, zu wiederholen.

Die Pflicht eine Gefährdungsbeurteilung fürs Unternehmen zu erstellen, Betriebsanweisungen anzufertigen und die Mitarbeiter zu unterweisen, ist nicht neu. In Vorschriften wie z.B. der Betriebssicherheitsverordnung, dem Arbeitsschutzgesetz oder der Gefahrstoffverordnung, um nur einige zu nennen, kann man es nachlesen.

Gerade nach einem Unfall wird deutlich, wie hilfreich eine konsequente Arbeitsschutzstruktur im Betrieb ist. Denn bei einem solchen Unfall mit schweren bzw. tödlichen Verletzungen folgt immer eine Untersuchung der Staatsanwaltschaft. Sie kontrolliert, ob der Unternehmer und seine Führungskräfte die gesetzlichen Pflichten eingehalten haben. Das Prozedere ist immer das gleiche: es wird nach der

Unterweisungen sind sinnvoll

Gefährdungsbeurteilung gefragt, ob die notwendigen Betriebsanweisungen vorhanden sind und schließlich werden die Unterweisungsunterlagen angefordert. Gefragt wird auch der Vorgesetzte vor Ort. Der Unternehmer hat zwar die Grundverantwortung, doch im Zuge der Pflichtenübertragung hat jeder Vorgesetzte die Verantwortung für seine ihm zugeteilten Mitarbeiter.

Jeder Vorgesetzte sollte sich über die Konsequenzen mangelnder Unterweisungen nach einem schweren Unfall im Klaren sein – allerdings nicht nur, im Mittelpunkt stehen sollte der Sicherheitsaspekt.

Papenburger Binnenschiffer bilden sich fort

Die Eissperre auf einigen Flüssen und Kanälen in Deutschland haben die Binnenschiffer aus Papenburg und Umgebung zur eigenen Weiterbildung genutzt. Nach Rücksprache mit dem örtlich zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten wurde kurzfristig ein Tagesseminar organisiert. Auf bewährte Weise wurde durch „Telefonrundruf" des Papenburger Binnenschiffervereins die Teilnehmer über das bevorstehende Seminar informiert.

17 Fahrensleute nahmen an dem Seminar teil und informierten sich über das auch an Bord notwendige Explosionsschutzdokument. Weitere Themen waren bei diesem Seminar der Hautschutz – der zurzeit auch Teil einer bundesweiten Kampagne u.a. der Berufsgenossenschaften und gesetzlichen Krankenkassen war – und ein Exkurs in das Gefahrstoffrecht.

Binnenschifffahrt auf www.bgf.de

Auf der Homepage der BGF finden auch Binnenschiffer viele relevante Informationen zum Beispiel zu Rettungswesten und Beibooten oder zu anerkannten Sachverständigen für die Prüfung von Flüssiggasanlagen an Bord. Auch wenn Sie beabsichtigen, die vom Arbeitsschutzgesetz geforderte Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen und hierfür noch die passenden Checklisten benötigen, sind Sie auf der Internetseite www.bgf.de richtig. Unter „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Binnenschifffahrt" hält die BGF aktuelle Informationen rund um die Binnenschifffahrt sowie Materialien zum Download für Sie bereit.

Aus dem Inhalt:

- Unterausschuss Binnenschifffahrt
- Lebenslanges Lernen
- Umgang mit Leitern
- Schulungsplan
- Umgang mit Hydraulikleitungen

Frühling am Wasser

Die Tage werden länger, die Luft wird wärmer und das letzte Eis auf den Wasserstraßen gehört der Vergangenheit an – es wird Frühling. Einen schönen Start in die wärmere Jahreszeit wünscht Ihnen das Fahrensmann-Team.

Ausrüstungsvorschriften sind inzwischen weitgehend harmonisiert

Unterausschuss Binnenschifffahrt tagte

Am 11./12. Februar hat eine Sitzung des Unterausschusses Binnenschifffahrt der Arbeitssicherheitsausschüsse der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) stattgefunden. Im Unterausschuss werden spezifische Themen zur Arbeitssicherheit in der Binnenschifffahrt beraten. Die Sitzung fand in Duisburg statt.

Diesmal stand u.a. auf der Tagesordnung: Arbeitsschutz auf Binnenschiffen bei grenzüberschreitenden Besitz- bzw. Bereederungsverhältnissen. Globalisierung ist in aller Munde und auch die Binnenschifffahrt ist davon betroffen. Die Zeiten, in denen deutsche Besatzungsmitglieder grundsätzlich auf in Deutschland zugelassenen Binnenschiffen deutscher Eigner beschäftigt waren, sind wohl endgültig vorbei. Schiff in Malta registriert, in Polen zugelassen, rumänische Besatzungsmitglieder bei einem Luxemburger Unternehmer angestellt und Fahrt auf dem Rhein – alles nichts Ungewöhnliches mehr.

Doch wie steht es da mit dem Niveau der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes? Dieses besonders für Arbeitnehmer wichtige Thema wurde umfassend erläutert. Die Diskussion zeigte, dass – auch wegen der neuen EG-Binnenschiffs-Richtlinie – die Unterschiede in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften im Hinblick auf den Arbeitsschutz zwischen den Binnenschiffen, auf denen noch die UVV gilt, und den übrigen Schiffen nicht mehr so groß ist.

Signalleuchten bieten zusätzliche Sicherheit.

Ein weiteres Thema waren Schutzimpfungen in der Binnenschifffahrt.

Behandelt wurde auch das Thema Signallichter an Rettungswesten. Im Herbst vorigen Jahres war ein außenbords gefallener Schiffsjunge u.a. auch deshalb gerettet worden, weil seine Rettungsweste über ein automatisches Blinklicht verfügte (der „Fahrensmann" berichtete). Der Unterausschuss nahm dies zur Gelegenheit, dieses Thema vertieft zu beraten.

Dipl.-Ing. Rolf Popp, Vorsitzender des internationalen Normengremiums zu den Rettungswesten und Leiter dieses Sachgebietes in der Prüfstelle des Fachausschusses, stellte die unterschiedlichen Bauarten vor. Danach ist Licht zwar in den Normen geregelt, aber nicht verpflichtend vorgeschrieben. Ob es an Rettungswesten angebracht sein muss – Nachrüstung ist ohne Schwierigkeiten möglich –, muss sich aus dem Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung ergeben.

Wolfgang Schröder und Gerhard Schröders am Simulator.

Besichtigung des neuen Fahrsimulators

Der Unterausschuss Binnenschifffahrt hat im Rahmen der diesjährigen Frühjahrssitzung in Duisburg eine Exkursion zum Fahrsimulator für die Binnenschifffahrt am Schiffer-Berufs-Kolleg Rhein durchgeführt.

Sie konnten sich dabei von den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, die der Simulator sowohl für die berufliche Erstausbildung von Binnenschiffern, wie auch für die Weiterbildung bietet, überzeugen. Mit dem Simulator sind in der Erstausbildung erste Fahrversuche völlig gefahrlos möglich. Aber auch für „alte Hasen" stehen genügend Simulationsvarianten zur Verfügung. Besonders beeindruckend ist dabei die Qualität der Simulation.

Auch Mittel für Wasserstraßen im Konjunkturpaket

Im Rahmen der vom Bund beschlossenen Konjunkturprogramme sind auch Finanzmittel für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen vorgesehen. Sie sind für Investitionen in den Erhalt und Ausbau der See- und Binnenwasserstraßen, z.B. am Mittellandkanal, Main-Donau-Kanal oder an der Havel-Oder-Wasserstraße, vorgesehen. Weiter stehen Mittel für Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt zur Verfügung.

Hallo Fahrensleute!

Lebenslanges Lernen auch für Binnenschiffer

Die Ausbildungszahlen in der Binnenschifffahrt sind in den letzten Jahren erfreulich hoch. Die jungen Leute sind mit Motivation und Engagement dabei – dies hat man auch bei den Seminaren für Auszubildende gesehen, die die BGF in den letzten Monaten angeboten hat. Die Auszubildenden kommen dann mit Elan auf die Schiffe zurück. Da ist es ganz wichtig, dass dieser Elan nicht gebremst, sondern sinnvoll genutzt wird. Motivieren Sie Ihre Auszubildenden, das Erlernte umzusetzen.

Dies ist ja nicht immer einfach. Denn das Personal auf den Schiffen wird immer gemischter. Die Matrosen und Decksleute kommen inzwischen aus verschiedenen Nationen, das Ausbildungsniveau ist ganz unterschiedlich. Da sind ausgebildete Binnenschiffer, die ihr Handwerk verstehen, aber noch Lücken bei ihren Deutschkenntnissen aufweisen. Bei anderen ist eher Nachhilfe auch in Fachfragen angesagt. Hier sind die Vorgesetzten gefragt. Es ist ihre Aufgabe, die notwendigen Kenntnisse zu vermitteln und zu unterweisen. Wie notwendig dies ist, kann man auf Seite 1 lesen.

Und auch die erfahrenen Schiffsführer, die schon lange im Beruf sind, müssen immer wieder neu dazulernen. Da ändern sich nicht nur Vorschriften wie jetzt beim ADNR, sondern auch Techniken. So findet auch in der Binnenschifffahrt immer mehr EDV Einzug in die Tagesarbeit. Bei den selbstständigen Partikulieren sowieso und auch bei den angestellten Schiffsführern wird die PC-Nutzung immer wichtiger. Und damit auch die Weiterbildung für die Beschäftigten. Lebenslanges Lernen ist das Stichwort.

Aber wie organisiert man das in einem Beruf, der nicht an einer festen Stelle ausgeübt wird, sondern bei dem man ständig unterwegs ist? Und was heißt lebenslanges Lernen überhaupt? Welche Möglichkeiten fernab der klassischen Schulbank gibt es? Fragen, denen sich in der Reederei die Personalverantwortlichen, die für die Weiterbildung der Mitarbeiter zuständig sind, stellen. Aber sie sind auch ein Thema für den Partikulier mit nur wenigen Beschäftigten.

Patentlösungen gibt es hier nicht, aber einige Tipps. Wer sich Gedanken zur Unterweisung oder sogar zur Weiterbildung macht, sollte sich zunächst fragen, welche Kenntnisse der Mitarbeiter haben muss und wo es bei ihm noch fehlt. Und lebenslanges Lernen beginnt schon bei der Einarbeitung der neuen Mitarbeiter. Richtige und umfassende Einarbeitung erleichtert später die Arbeitsausführung. Integriert werden sollten bereits hier die notwendigen Unterweisungen zum sicheren Arbeiten. Und wer nicht weiß, wie er dies machen soll, dem seien die Seminare der BGF ans Herz gelegt.

Die BGF bietet nicht nur Seminare zu vielen verschiedenen Arbeitsschutzthemen an, sondern man kann bei ihr auch das „Wie sag' ich's meinem Mitarbeiter?" lernen. Schauen Sie doch einmal rein in das Seminarprogramm der BGF. Auf Seite 5 dieses Fahrensmannes sind die für die Binnenschifffahrt relevanten Seminare aufgelistet. Weitere finden Sie auf der Homepage der BGF unter www.bgf.de und dort unter der Rubrik Seminare und Lehrgänge.

Für viele andere Themen bieten externe Anbieter ein reiches Angebot. Auch für Themen aus der Binnenschifffahrt.

Exemplarisch seien genannt: das Angebot des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt auf dem Schulschiff Rhein, des Fortbildungszentrums Hafen Hamburg oder des Binnenschiffer-Ausbildungszentrums in Magdeburg.

Wenn es Ihrem Personal eher an Sprachkenntnissen fehlt, dann kann man auch elektronische Angebote nutzen. Es gibt Sprachprogramme, bei denen audiovisuelle Medien mit gedruckten Informationen kombiniert werden, kurze Filmsequenzen ergänzen das Geschriebene.

Und ganz wichtig ist es, miteinander zu sprechen. Ermuntern Sie auch Ihre Mitarbeiter dazu, zu sprechen und sich auszutauschen. Und vergewissern Sie sich, dass Ihre Mitarbeiter Sie verstanden haben.

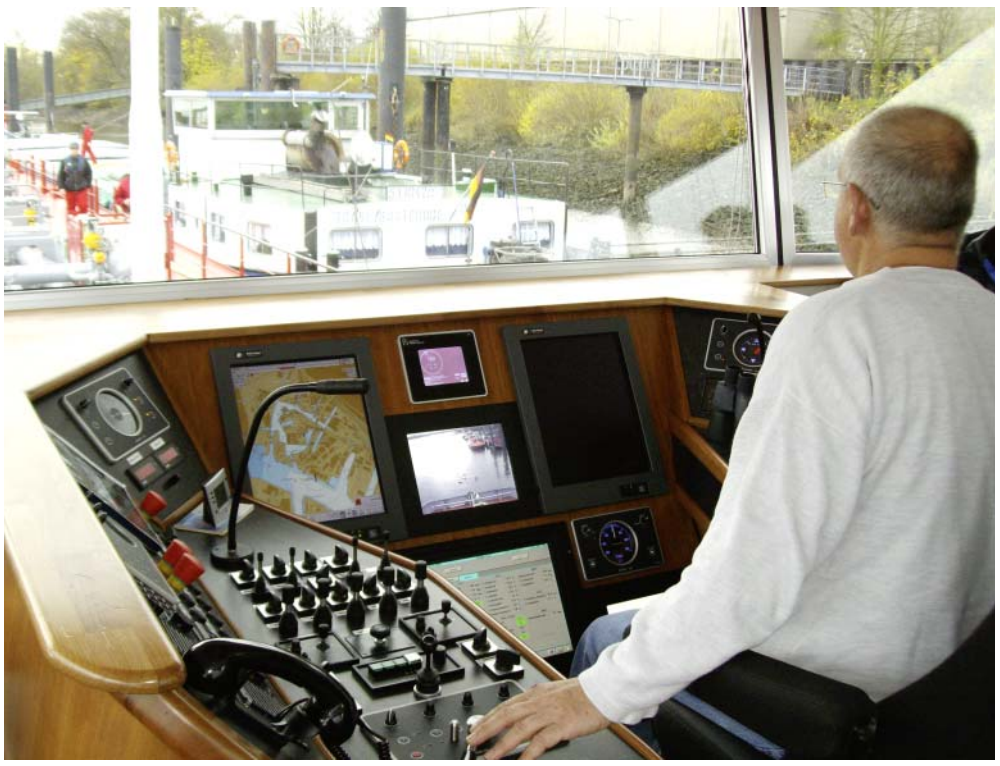
Und nicht zu unterschätzen ist das gute Vorbild. Oder wollen Sie, dass Ihr Schiffsjunge vom Seminar zurückkommt und sich besser auskennt als Sie?

Vielleicht kann man dies noch bei der PC-Nutzung akzeptieren, auch in vielen Familien sind hier die Kinder versierter als ihre Eltern. Aber vielleicht schaut nicht nur Ihr Junior, sondern auch Ihr Schiffsjunge erstaunt, wenn er mitbekommt, dass Sie sich weiterbilden und nicht nur in Fachfragen, sondern auch beim PC auf dem Laufenden sind.

Wie bereits gesagt, die Seminare der BGF finden Sie auf Seite 5 des Fahrensmannes. Viel Spaß beim Auswählen und beim Lernen.

Ihre

Brigitte



Der Schiffsführer hat vom Steuerhaus aus das Schiff im Griff.

Laden und Löschen erfolgt ferngesteuert

Neue Tankschiffsgeneration für B. Dettmer

Die Reederei B. Dettmer ist in der Binnenschifffahrt bekannt für eine moderne und innovative Flotte von Trockenfracht- und Tankschiffen. Im vergangenen Jahr wurde neben der fortgeführten Modernisierung der vorhandenen Fahrzeuge neuer zusätzlicher Frachtraum durch den Neubau von Tankmotorschiffen geschaffen.

Nach einigen Umbauten, bei denen bis auf das Achterschiff mit der Antriebsanlage neue Doppelhüllenschiffe entstanden, erfolgte mit dem Doppelhüllen-Tankschiff „Bernhard Dettmer" die Inbetriebnahme eines vollständig neuen Schiffes. Das Fahrzeug wird seiner Bezeichnung Doppelhüllen-Tankschiff weit mehr gerecht, als es die Vorschriften verlangen. Nicht nur der Ladungsbereich wurde dementsprechend ausgeführt, sondern auch der vordere Maschinenraum erhielt Wallgänge sowie Doppelboden und selbst der Maschinenraum kann durch eine geschickte Anordnung von Ballast- und Frischwasserzellen als in Doppelhülle ausgeführt gelten. Alle Verbrauchstanks für Brennstoff, Schmier- und Altöl sind im Bereich der Außenhaut doppelwandig.

Das neue Schiff der Reederei, benannt nach einem der beiden Firmengründer Bernhard und Wilhelm Dettmer, wurde auf der Hitzler-Werft in Lauenburg/Elbe gebaut. Mit ihren Hauptabmessungen von LxBxT = 100,00 m x 9,50 m x 3,00 m trägt die Bernhard Dettmer 1831 t in 10 Tankabteilungen, je 5 auf Bb- und Stb-Seite. Der installierte Antriebsmotor von der Firma MTU leistet 1140 kW bei 1600 Upm und sorgt über ein Reintjes-Getriebe und dem in einer Düse laufenden 5-flügeligen-Tip-Rake-Propeller für den nötigen Vortrieb.

Ausführung in Doppelhülle

Die Manövrierfähigkeit des Schiffes wird durch ein Vierkanal-Bugstrahlruder der Firma Verhaar erhöht, dessen Antrieb ein 551 kW leistender Volvo Penta-Motor übernimmt.

Das Schiff ist als Doppelhüllen-Tankschiff Tanker ADNR Typ N-offen leckstabil vom Germanischen Lloyd klassifiziert. Die Be- und Entladung des Schiffes kann ferngesteuert über eine Siemens-SPS mit Touchpanels im geschlossenen Gaspendelverfahren erfolgen. Die Fernbedienung und Überwachung des Lade- und Löschvorganges bedeutet für die Besatzung eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Vergleich zu bisherigen Arbeitsverfahren. Offene Tanks oder von Hand zu bedienende Stellteile wie Handräder an den Ventilen lassen sich hier nicht finden.

Wer nach getaner Arbeit seine Ruhe an Bord finden will, hat dazu Gelegenheit in den klimatisierten und komfortabel ausgestatteten Wohn- und Schlafräumen. Hier wurde sehr große Sorgfalt auf die Schallisolierung verwandt.

Die elastisch gelagerte Wohnung ist im gesamten Innenbereich aufwendig isoliert worden, sodass Schallbrücken vermieden werden konnten, und im Ergebnis Schallpegelwerte im Wohnbereich von 53 – 59 dB (A) – gemessen bei 100 % Maschinenleistung – erreicht werden; Werte, die für sich sprechen.

Unterwegs zwischen Wien und Bratislava.

Direktverbindung auf der Donau

Unsere Nachbarn zeigen es. Städteverbindungen sind auch auf dem Wasser möglich. Seit Mai 2008 ist der zweite Katamaran zwischen Wien und Bratislava unterwegs. Zwischen den beiden Donau-Metropolen verkehren jetzt fünfmal täglich zwei Twin City Liner auf der Donau. Die Katamarane haben seit 2006 bereits mehr als 260.000 Fahrgäste befördert.

Ärzte lernten dazu

BGF und ASD bildeten 50 Mediziner fort

Im November 2008 hat erstmalig ein Seminar zur Fortbildung von Ärzten und Ärztinnen zum Thema arbeitsmedizinische und verkehrsrechtliche Vorsorgeuntersuchungen in der Binnenschifffahrt stattgefunden. Eine verkehrsrechtliche Vorschrift sieht vor, dass vorwiegend nur die Ärzte des arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienstes der BGF befugt sind, medizinische Untersuchungen durchzuführen, die für die Patenterteilung – und bei über 50-jährigen Schiffsführern – die Weitergeltung der Patente Voraussetzung sind. Für die Qualitätssicherung dieser Untersuchungen ist u.a. die Teilnahme an diesem Seminar unabdingbar.

Fast 50 Ärzte und Ärztinnen folgten der Einladung zu dem von der BGF und der ASD GmbH gemeinsam in Duisburg durchgeführten Seminar. Themen wie Gefährdungsbeurteilung, generelle Verkehrseignung in der Binnenschifffahrt oder Tauglichkeit als Schiffsführer bei bestimmten chronischen Erkrankungen fanden starke Beachtung und wurden fachlich diskutiert.

Auf großes Interesse stießen Vorträge, in denen die verschiedenen Schiffstypen und damit verbundene spezifische Belastungen für die Schiffsführer und die übrigen Besatzungsmitglieder vorgestellt wurden. Ausführungen zu den Einflüssen, welche Mindestbesatzungen, Ruhezeiten und Freizeitregelungen auf die Arbeits- und Verkehrssicherheit haben, rundeten die Informationen ab.

Den Abschluss des Tages bildete ein Besuch des Schiffer-Berufskollegs Rhein in Duisburg-Homberg. Bei dem jüngst in Betrieb genommenen Fahrsimulator für die Binnenschifffahrt konnten die Ärzte und Ärztinnen verschiedene Normal- und Extremsituationen des Schiffsführer-Alltags nachempfinden (z.B. unsichtiges Wetter, träge reagierende Schiffe). Die Erfahrungen im Simulator rundeten die theoretischen Ausführungen des Vormittags ab. Bei der Übergabe der Teilnahmebescheinigung des Seminars wurde nochmals bekräftigt, dass die Informationen, die Erfahrungen und Diskussionen dieses Tages eine wichtige Hilfestellung bei der zukünftigen Beurteilung der Tauglichkeit zu Schiffsführern sein wird.

Es ist geplant, das Seminar gegen Ende dieses Jahres zu wiederholen.

- Kriterien für die Auswahl festlegen
- Benutzung nach Bestimmung
- Leitern regelmäßig prüfen

Der richtige Umgang mit Leitern

Wer den „Fahrensmann" regelmäßig liest, stellt fest, dass in der Unfallchronik immer wieder von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen berichtet wird. Dabei sind die Unfallursachen vielfältig, z.B. Stolperstellen an Deck, ungesicherte Decksöffnungen, Niedergänge und nicht zuletzt der Einsatz von Leitern. Die Meldungen zu den Unfällen mit teilweise schweren Verletzungsfolgen lesen sich dann so oder ähnlich: „Beim Einstieg in den Laderaum rutschte die Leiter seitwärts weg und der Steuermann fiel dreieinhalb Meter tief in den leeren Laderaum."

Über alle Branchen werden im Jahr mehr als 20.000 Arbeitsunfälle beim Umgang mit Leitern und Tritten registriert, wobei die etwa 500 Unfälle an fest verlegten Steig- und Mastleitern nicht berücksichtigt sind. Es wird nicht möglich sein, ein stolperfreies Schiff zu konstruieren und zu jedem Teil des Schiffes sichere Treppen mit Geländern anzubringen. Oftmals gelangt die Besatzung ohne eine Anlegeleiter nicht an Land bzw. an Bord und ebenso nicht in den Laderaum. Daher werden Leitern immer wieder an Bord benötigt. Grund genug für den „Fahrensmann", sich des Themas anzunehmen.

Umständlich an Bord

Die universell einsetzbare Leiter gibt es nicht. Deshalb kommen in der Regel verschiedene Leitern zum Einsatz. Bevor eine Auswahl erfolgt, sollten Kriterien festgelegt werden, die die zu erwartenden Einsatzbedingungen abdecken. Als Grundlage kann die im Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und in der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) geforderte Beurteilung der Arbeitsbedingungen (Gefährdungsbeurteilung) herangezogen werden. Folgende Kriterien sind insbesondere auch für die Auswahl von Leitern an Bord zu berücksichtigen:

Arbeitsaufgabe (soll die Leiter als Arbeitsplatz oder als Zugang dienen?), Arbeitsweise auf Leitern (z.B. Übersteigeverbot bei Stehleitern), Wahl, ob Sprossen- oder Stufenleitern in Abhängigkeit von der Benutzungsdauer, zulässige/erforderliche Tragkraft (z.B. Standard-Tragfähigkeit von maximal 150 kg), Beschaffenheit der Aufstellflächen (z.B. glatt, uneben) sowie die Aufstellungsumgebung (z.B. elektrische Anlagen; Bereiche mit Explosionsgefahr). Zusätzlich können, je nach Arbeitsaufgabe und Arbeitsbedingungen, Zubehörteile für Standardleitern oder speziell angefertigte Leitern erforderlich sein.

Als Ergebnis können verschiedene Leiterarten aus unterschiedlichen Werkstoffen ermittelt werden. Als Hilfestellung bei der Auswahl von Leitern kann die Berufsgenossenschaftliche Information „Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten" (BGI 694) herangezogen werden.

Wo es möglich ist, sind fest verlegte Steigvorrichtungen bevorzugt einzubauen. Grundsätzlich sieht dies auch die Binnenschiffsuntersuchungsordnung für den Bereich der Laderäume vor, wobei die Ausführung nach der Europäischen Norm EN 13574 erfolgen kann. Die Norm umfasst neben den Steigleitern, den Steigeisen- und Sprossengängen auch die in den Schotten sogenannten integrierten Aufstiege. Die Möglichkeit der Aus- und Nachrüstung mit festen Aufstiegen ist allerdings nicht immer gegeben. Auch die Binnenschiffsuntersuchungsordnung sieht in diesem Ausnahmefall zwei tragbare Raumleitern (Anlegeleitern) vor. An Bord kommen hierbei überwiegend leichte Aluminiumsprossenleitern zum Einsatz, die allerdings nicht nur zum Einstieg in den Laderaum eingesetzt werden, sondern überall, wo es entsprechende Höhenunterschiede zu überwinden gilt, sei es als Zugang oder als kurzfristiger Arbeitsplatz.

Die leichte Aluminiumleiter wird bevorzugt angeschafft, da die vergleichbare Holzleiter sehr viel schwerer und damit unhandlicher ausfällt. Wo Licht ist, ist leider auch Schatten. Die leichten Alu-Leitern sind empfindlich gegen Stoß- und Schlagbeanspruchung und neigen eher zum Rutschen und Drehen bei ausmittiger Belastung.

Bei Alu-Leitern auf sicheren Stand achten und nicht überlehnen.

Bei der Benutzung der häufig angewandten Sprossenanlegeleitern sind einige wichtige Regeln zu beachten:

- Prüfen Sie die Leitern auf Beschädigungen. Beschädigte Leitern sofort aus dem Verkehr ziehen und nicht behelfsmäßig „flicken".
- Beseitigen Sie Verunreinigungen an der Leiter (z.B. nasse Farbe, Öl, Fett). Verwenden Sie nur saubere Leitern.

Empfindliche Aluleitern

- Stellen Sie die Leitern nur auf rutschsicheren Böden auf; alles „Störende" (z.B. Ladungsreste) vom Boden entfernen; sofern dies nicht möglich ist, sind zusätzliche Maßnahmen für die Standsicherheit durchzuführen.
- Der richtige Anlegewinkel beträgt 65° – 75°.
- Stellen Sie die Leitern auf ihre Füße, nicht auf ihre Sprossen.
- Leitern, die zum Übersteigen (z.B. des Lukensülles) genutzt werden, müssen an beiden Holmen gegen Kippen und Wegrutschen gesichert sein und mindestens 1 m über die Austrittsstelle hinausragen, wenn keine andere Haltemöglichkeit vorhanden ist; Sprossen über der Austrittsstelle dürfen nicht begangen werden.
- Lehnen Sie sich bei Arbeiten auf der Leiter nur soweit seitlich hinaus, dass der Körperschwerpunkt zwischen den Leiterholmen liegt und beide Füße auf derselben Sprosse stehen.

Tipps für den sicheren Umgang mit Leitern enthalten die vom Hersteller auf der Leiter angebrachten Piktogramme und mitgelieferten Benutzerinformationen gemäß der Europäischen Norm EN 131-3:2007.

Die Hinweise zur Leiterauswahl, die Regeln und Tipps für den sicheren Umgang mit Leitern sind in den regelmäßig durchzuführenden Unterweisungen der Mitarbeiter zu berücksichtigen. So wird verdeutlicht, dass Arbeiten von Leitern erfahrungsgemäß gefährlicher als von anderen Arbeitsmitteln aus sind.

Eingebaute Laderaumleitern können nicht kippen.

Bei Anlegeleitern diese immer sichern.

Auf fehlende Teile achten

Hinweise für die Wartung und Lagerung

Die in vielen Fällen unentbehrlichen Leitern werden leider viel zu oft „stiefmütterlich" behandelt, sodass sie im Einsatzfall nicht sicher zur Verfügung stehen. Wann ist eine Leiter nicht mehr einzusetzen, der Fachmann spricht von „ablegereif", und wer bestimmt darüber? In der BGI 694 heißt es dazu:

„Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Leitern … (und Tritte) wiederkehrend auf ordnungsgemäßen Zustand geprüft werden (Sicht- und Funktionsprüfung). Hierzu sind Art, Umfang und Fristen erforderlicher Prüfungen festzulegen.

Der Unternehmer hat ferner gemäß § 3 Abs. 3 der Betriebssicherheitsverordnung die notwendigen Voraussetzungen zu ermitteln und festzulegen, welche die Person erfüllen muss, die von ihm mit der Prüfung von Leitern zu beauftragen ist.

Die Prüfungen sollten mit Hilfe von Checklisten erfolgen. Ein Beispiel findet man im Anhang 2 der BGI 694. Eine Nummerierung der Leitern hat sich bei der Erfassung und Prüfung bewährt. Bei der Prüfung sollte besonders auf folgende Punkte geachtet werden: Verschleiß, Verformung und Zerstörung von Bauteilen, fehlende Bauteile und ordnungsgemäße Funktion der Verbindungselemente (z.B. Gelenke).

Personen mit ausreichenden handwerklichen Kenntnissen und Fertigkeiten können Instandsetzungsarbeiten kleineren Umfangs an Leitern durchführen (z.B. Auswechseln/Einbau von Leiterfüßen; Kürzung der Leiter bei Beschädigung der Holmenden; Austausch von einschraubbaren Sprossen – nach den Anleitungen des Herstellers).

Die Lagerung der Leitern sollte gegen schädigende Einwirkungen geschützt erfolgen. Schäden können je nach Werkstoff, z.B. durch Witterungseinflüsse, sonstige Feuchtigkeits- und Temperatureinflüsse, Säure- und Laugeneinwirkungen, eintreten.

Eisbrecher leisteten gute Arbeit

Vor allem im Berliner Raum gab es Eisdicken bis zu 20 cm

Er war wieder da, der Winter mit all seinen schönen und weniger schönen Erscheinungen. Für die Wintersportler eine Zeit, die mit Erholung und Entspannung vielleicht im Pulverschnee verbunden war. Und bei den Autofahrern stellte sich morgens die bange Frage nach den Straßenverhältnissen, die entscheidende Frage, um unfallfrei zur Arbeit zu kommen.

Bei den Binnenschiffern ist der Einfluss des Wetters aber oftmals gravierender und sie müssen sich fragen: „Werden wir dieses Jahr den Winter ohne Eis überstehen oder zwingt uns die Witterung zu einer Pause und wie verdienen wir dann unser Geld?" Außerhalb des Rheinstromgebietes war

Zwangspause der Frachtschiffer

es in diesem Jahr wieder einmal soweit: Die Binnenschiffer waren zu einer Zwangspause gezwungen, das Befahren der Wasserstraßen war nicht möglich. Die Fahrgastschiffer trifft dies nicht ganz so gravierend, ihr Betrieb ist eher auf die wärmere Zeit ausgerichtet. Die Fahrgastschiffer können deshalb den Winter zur Erholung und zum Kräftesammeln für die arbeitsreiche Sommersaison nutzen.

In der Frachtschifffahrt dagegen war auf fast allen Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 eine Zwangspause angesagt. Bei extremen Minusgraden von bis zu 20 Grad in der Nacht wuchs das Eis enorm an. Eisstärken von durchschnittlich 10 bis 15 cm waren schnell entstanden. Auf einigen Wasserstraßen wurden sogar Eisdicken von 20 cm gemessen. Die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern herausgegebenen Eislageberichte waren daher für die meisten Gewässer mit der Bemerkung „gesperrt" oder zumindest „behindert" eingestuft. Und das für die Schifffahrt so schwerwiegende Wort „PACKEIS" war ebenfalls zu lesen.

Eisbrecher waren im Dauereinsatz.

Dort wo die Versorgung von Heizkraftwerken einen ganzjährigen Betrieb notwendig machen, war der Schifffahrtsbetrieb nur mit Hilfe von Eisbrechern aufrechtzuerhalten. So wurde in Berlin zwischen dem Hafen Königswusterhausen und dem Heizkraftwerk Klingenberg wenigstens eine Fahrrinne für die Schubbootverbände eisfrei gehalten. Und die Eisbrecher vom WSA Berlin haben ihre Arbeit gut gemacht. Die Versorgung mit Fernwärme für zahlreiche Haushalte und Industriebetriebe konnte so sichergestellt werden.

Auf der Oder waren deutsche und polnische Eisbrecher gemeinsam im Einsatz. Auch wenn die Schifffahrt bei extremen Wetterlagen trotz Eisbrecher zum Erliegen kommt, weil der Eisaufbruch nicht überall gesichert werden kann, so ist für die Mitarbeiter des WSA ein begrenzter Einsatz der Eisbrecher zur Vermeidung von Schäden an Wasserbauwerken und Brücken notwendig.

Gut in Schuss gehalten

Den Besatzungen der Eisbrecher rund um Berlin, aber auch allen anderen Schiffsbesatzungen sei für ihren großen Wintereinsatz gedankt. Um den harten Einsatz gut überstehen zu können, haben die Wasser- und Schifffahrtsämter ihre Eisbrecherflotte in den vergangenen Jahren ständig in Schuss gehalten. Die Hauptmaschinen wurden überholt, Steuerhäuser mit den dazugehörenden Steuerpulten wurden erneuert und der Innenausbau wurde den heutigen Lebensbedingungen angepasst. So wurden die Eisbrecher vom WSA Brandenburg, Magdeburg und Berlin in der Werft Malz mit diesen umfassenden Instandsetzungen ausgezeichnet auf „ihre Eiszeit" vorbereitet.

Eine kritische Anmerkung sei an dieser Stelle gestattet. Es ist schade, wenn man in den Abendnachrichten der Regionalsender sehen muss, dass Eisbrecherbesatzungen ohne die erforderliche Schutzausrüstung im Einsatz gefilmt werden. So gesehen im NDR beim Einsatz des Eisbrechers im Hamburger Hafen. Bei Arbeiten im Decksbereich, dort wo keine ausreichende Absturzsicherung vorhanden ist, muss die automatisch aufblasbare Rettungsweste stets am Mann sein, besonders bei den extremen Witterungsbedingungen im Winter. Daran muss erinnert werden.

Elbschifffahrtstag

Elbe-Verkehr im Hafen-Hinterland verdoppeln

Die Teilnehmer des Elbschifffahrtstags 2008 in Hamburg haben gefordert, bis 2010 eine durchgängige Fahrrinnentiefe von mindestens 1,60 m zwischen Hamburg und Dresden vorzuhalten. Das müsse an 345 Tagen im Jahr gewährleistet sein.

Auch die angrenzenden Kanäle und Nebenflüsse seien anforderungsgerecht zu ertüchtigen.

Ferner wurden Parlament und Regierung aufgefordert, weitere Planungen zu unternehmen, die auch nach 2010 langfristig stabile und verlässliche Bedingungen für die Schifffahrt auf der Elbe garantieren. Damit ist auch ein wirksamer Ressourceneinsatz und umweltverträglicher Ausbau gemeint.

In einer Presseerklärung der Handelskammer Hamburg kritisiert deren Präses Frank Horch: „Es sollte mindestens eine Verdoppelung der heutigen Transportmengen auf der Elbe möglich sein." Dazu seien aber stabile Schifffahrtsverhältnisse auf Mittel- und Oberelbe zwingend erforderlich."

Thomas Lütje (HHLA Container Terminals GmbH): „Das Binnenschiff mit längeren Transportzeiten ist auch in längere Logistikketten gut einzubinden." Vor allem, weil die Konkurrenz Schiene und Straße ausgelastet seien.

Im Zeitraum August 2007 bis 2008 seien laut Rüdiger Grigoleit vom Deutschen Seeverladekomitee im BDI 120.000 Standardcontainer „auf nassem Weg ins Hamburger Hinterland verladen worden, ein Plus von 35 Prozent." Allerdings liege die Quote im Vergleich zu Rotterdam nur bei 2 Prozent.

Binnenschifffahrt auf einen Blick

VBW legt Flyerserie vor

Auf wenigen Seiten finden sich verständlich und umfassend alle Informationen über den Verkehrsträger Binnenschiff und über Wasserstraßen – nachzulesen in einer neuen Flyerserie des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW). Dazu sind noch eine Handvoll Adressen von Internetseiten angegeben, die weiterführende Informationen liefern.

Ein Flyer ist den Vorteilen des Binnenschiffstransports gewidmet. Was den Fahrensleuten und dem Gewerbe natürlich geläufig ist, lautet hier u.a. so: Die Transportkosten sind geringer als bei Lkw und Bahn, oder: Die Wasserstraßen haben die größten Leistungsreserven und zusätzlich freie Kapazitäten. Ein Schaubild zeigt, dass ein Binnenschiff die Ladung von (je nach Größe) 40 bis 180 Lkw aufnehmen kann.

Ganz wichtig: die ökologischen und ressourcenschonenden Vorteile des Binnenschiffs. Ob bei Klimagasen, Luftschadstoffen, Unfällen oder Lärm: das Binnenschiff hat hier immer deutlich niedrigere Werte als der Lkw oder die Bahn. Dass das Binnenschiff auch im Schub- oder Koppelverband fahren kann und damit weitere Vorteile bietet oder sich in den kombinierten Verkehr einfügt, wird in der Broschüre des VBW ebenfalls dargestellt.

Dazu stellt der 141 Jahre alte Verein auch sein eigenes Informations- und Unterstützungsangebot dar. Der VBW hat fünf Fachausschüsse und ist in viele internationale Zusammenschlüsse und Gremien eingebunden.

Weitere Informationen unter www.vbw-ev.de.

Leichtsinn führte zu Explosionen

Die tödlichen Unfälle im Jahr 2008 waren alle vermeidbar

Im vergangenen Jahr haben fünf Fahrensleute auf deutschen Binnenschiffen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ihr Leben verloren. Das ist bezogen auf die wenigen Tausend an Bord beschäftigten Mitarbeiter eine sehr hohe Zahl, auch wenn sie im Durchschnitt der letzten zehn Jahre liegt: jeweils drei bis sechs tödliche Arbeitsunfälle; nur 2005 gab es mit zwei Fällen weniger.

Zwei Schwerpunkte fallen dabei auf: Todesfälle als Folge von Explosionen und durch Ertrinken.

So ereigneten sich gleich an einem Tag im Juli 2008 zwei Explosionen auf Tankschiffen, einmal auf der Mosel, das andere Mal auf dem Main. Beide endeten mit tödlichem Ausgang für den Betroffenen. Beide Male war Leichtsinn mit im Spiel. Bei einem der Unfälle wurden Schweißarbeiten an einem nicht entgasten Tank bzw. Kofferdamm durchgeführt, es musste also zwangsläufig zur Explosion kommen. Im zweiten Fall wurde mit einer nicht mehr nachzuvollziehenden Zündquelle in einem Raum der Maschinenkammer, in dem Farben und Verdünnung gelagert waren, die Explosion ausgelöst.

Obwohl es allseits bekannt sein müsste, weist der Fahrensmann hier doch noch einmal ausdrücklich darauf hin: Finger weg von Feuer und offenem Licht, wenn nicht ganz sichergestellt ist, dass keine explosionsfähige Atmosphäre vorhanden ist.

Die anderen drei Unfälle waren Ertrinkungsunfälle, einer während der Arbeit an Deck, zwei bei der Rückkehr vom Landgang. Bei letzteren war wieder Alkohol im Spiel wie bei den meisten Ertrinkungsunfällen der Jahre davor. Aber auch der dritte Ertrinkungsunfall im Vorjahr, ein Sturz außenbords während der Arbeit an Deck auf dem Gang zum Vorschiff, wäre vermeidbar gewesen. Der Matrose trug weder vernünftiges Schuhwerk noch eine Rettungsweste, und das, obwohl auf dem Schiff an dieser Stelle kein Gangbordgeländer vorhanden war. Konsequentes Einhalten der Vorschriften durch den Arbeitnehmer (Tragen der persönlichen Schutzausrüstung), aber auch durch den Arbeitgeber (Setzen des Geländers, Kontrolle des Mitarbeiters auf Einhaltung der Verpflichtung, geeignetes Schuhwerk und Rettungsweste zu tragen) hätte diesen tödlichen Unfall verhindert.

Deformierter Einstieg in Kofferdamm.

Viele andere Stürze außenbords gingen im Vorjahr noch einmal glimpflich ab, wie unter anderem das Beispiel des Schiffsjungen zeigt, der im Duisburger Hafen im Oktober mit angelegter Rettungsweste ins Wasser fiel und gerettet werden konnte (der Fahrensmann berichtete).

Unfallversicherung mit EU-Recht vereinbar

Das Monopol der Berufsgenossenschaften auf die Versicherung gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten ist mit dem Europarecht vereinbar. Das hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im März entschieden. Hintergrund war die Klage eines Stahlbaubetriebes gegen seine Berufsgenossenschaft.

Das Unternehmen hatte wie 100 weitere Unternehmen gegen die Pflichtmitgliedschaft bei den Berufsgenossenschaften geklagt. Sie begründeten die Klagen damit, dass das Monopol einen Verstoß gegen die Dienstleistungsfreiheit und das europäische Wettbewerbsrecht darstelle.

Die Richter in Luxemburg urteilten nun, dass die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung keine Unternehmen im Sinne des Europarechts sind. Die Pflichtmitgliedschaft bei den Berufsgenossenschaften verstoße daher nicht gegen die Rechtsnormen des Binnenmarktes und die Wettbewerbsbestimmungen. Der EuGH hat den Richtern der deutschen Landessozialgerichte allerdings aufgegeben zu prüfen, ob die gesetzliche Unfallversicherung nicht über das Ziel einer solidarischen Finanzierung der sozialen Sicherheit hinausgeht und nur Sozialversicherungsaufgaben erfüllt.

Dr. Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), erklärte dazu, dass es sich um ein „gutes Urteil" für den Standort Deutschland handele. Gerade kleine und mittelständische Handwerksbetriebe profitieren von der Solidargemeinschaft der Berufsgenossenschaften, denn sie müssten in einem privaten Versicherungssystem eher mit steigenden Prämien rechnen. Breuer: „Sie fahren mit den Berufsgenossenschaften eindeutig besser."

Praxis-Tipp: Gründliche Prüfung nach Winterschlaf

Checklisten sind dabei eine gute Hilfe

Nach einem heftigen, kalten Winter kehrt so langsam der Frühling ein. Dies bedeutet wieder Auffrischung und Instandhaltung der Fahrzeuge bzw. Wiederinbetriebnahme von Fahrgastschiffen, Bootsschulen oder Bootsverleihen. Auf den ersten Blick scheint der Winter möglicherweise keine Schäden angerichtet zu haben. Gut so, doch wer kann sich dieser Sache ungeprüft sicher sein? Helfen können dann nur Prüfungen und Checks.

Bei ganzjährig betriebenen Fahrzeugen können manche Prüfungen entfallen, da Maschinen, Motoren oder sonstige für den Betrieb notwendige Geräte sowieso ständig „im Auge" behalten werden. Bei wieder in Betrieb gehenden Fahrzeugen wie z.B. Fahrgastschiffen, die im „Winterschlaf" waren oder anderen Betrieben (z.B. Bootsverleihe) sieht das anders aus.

Geprüft werden muss fast alles, von den Buganker-falleinrichtungen über den Salon und Maschinenraum bis zum Heckankermotor (falls vorhanden). Gerade im Anschluss an einen so knackigen Winter mit Temperaturen bis – 20 °C ist besondere Vorsicht geboten. Durch gefrorene Leitungen, die evtl. geplatzt sein können, oder Rohrverbindungen, die sich gelöst haben, können größere Wassermengen in das Fahrzeug dringen. Möglicherweise erkennt man diese Probleme erst im Betrieb, und dann ist der Schaden schon eingetreten.

Gleiches gilt für Vorräte. Getränke, Konserven, aber auch Farbeimer und Reinigungsmittel müssen auf Beschädigung der Verpackung geprüft werden.

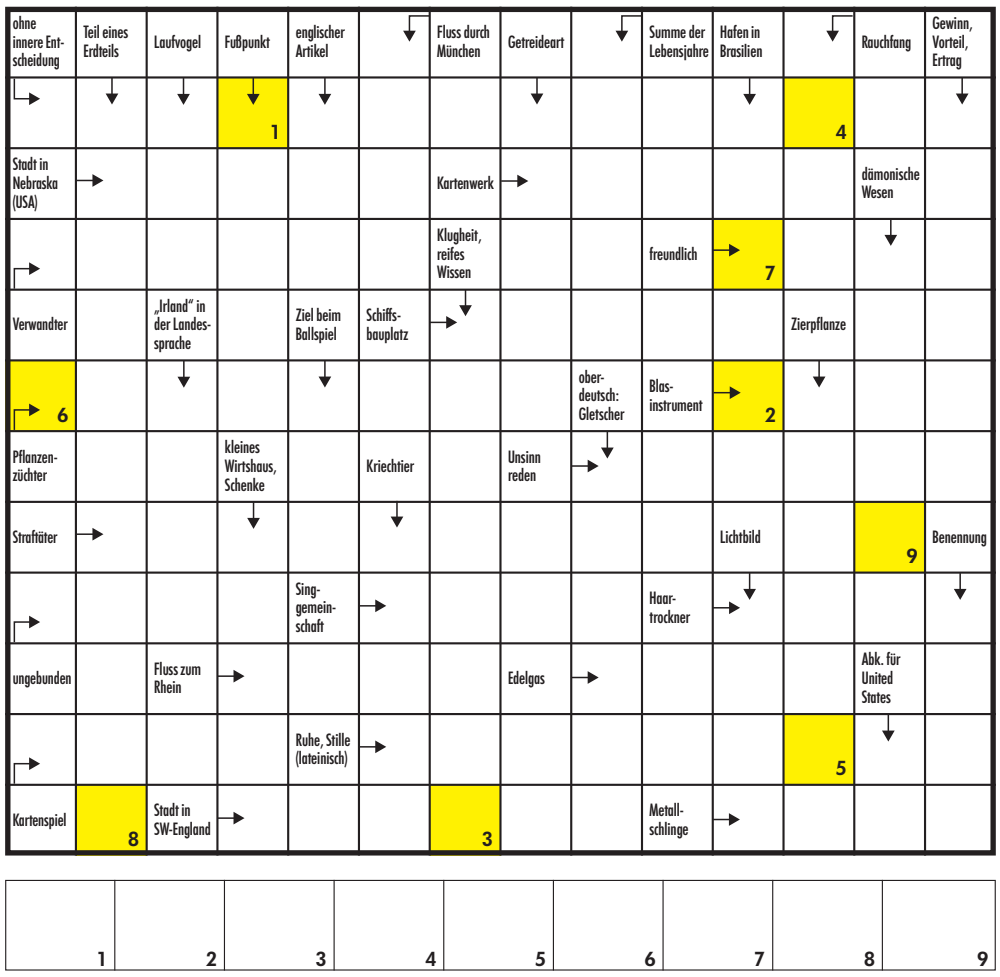
Dies gilt auch für Bootsschulen oder -verleihe. Da müssen die Steganlagen ebenso gecheckt werden wie die Boote, Bootshallen, Kioske und Reinigungs- oder Pflegegeräte.

Sitzbänke z.B. können über Winter durch Frost oder Feuchtigkeit beschädigt sein. Steckdosen, Beleuchtungen, Teppichböden, Kleiderhaken, Spinde, Stufen von Treppen, um nur einige Gegenstände zu nennen, bedürfen eines wachen Auges.

Gut organisierte Betriebe haben eine selbst erarbeitete Checkliste, mit deren Hilfe dieser Check durchgeführt werden kann.

Mit einer solchen Liste ist auch die Dokumentation leicht umzusetzen. Bei einem eventuellen Unfall kann die Aussage: „Das habe ich vorher geprüft" auch schriftlich bestätigt werden. Sinnvoll ist es, in diesen Check auch die Einrichtungen einzubeziehen, die sowieso regelmäßig geprüft werden müssen wie Feuerlöscher oder Rettungswesten. Dort, wo dazu ein Sachverständiger tätig werden muss, kann man Prüfung mit organisieren und das Fachpersonal beauftragen.

Mitmachen und gewinnen



Die Buchstaben von 1 – 9 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:
30. April 2009

Auflösung
aus Fahrensmann 4/2008:
AUSZUBILDENDER

Gewinner aus 4/2008

1. Preis **€ 50,–**
Hannelore Westrich
Deutsche Binnenreederei AG
15738 Zeuthen

2. Preis **€ 25,–**
Anton Grieblinger
MB „Favorit" und Bootsverleih
83707 Bad Wiessee

3. Preis **€ 25,–**
Sonja Tilitzky
MS „Denise"
47198 Duisburg

4. Preis **€ 25,–**
Uwe Bolte
MS „Levana"
01917 Kamenz

5. Preis **€ 25,–**
Jens Schuster
Segelschule Knappensee
02977 Hoyerswerda

Seminarangebote 2009/2010

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt

Nummer	Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
	Fachkräfte für Arbeitssicherheit		
S6/02570	Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung *(Gefahrstoffverordnung, Explosionsschutzdokument, Hautbelastungen, Hauterkrankungen)*	22. 02. 10 – 24. 02. 10	Sellinghausen
	Betriebsratsmitglieder		
H6/02278	Fortbildungsseminar **(Achtung: Neuer Termin!)**	13. 05. 09 – 15. 05. 09	Sellinghausen
	Sicherheitsbeauftragte		
G6/02571	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	25. 01. 10 – 29. 01. 10	Sellinghausen
G6/02572	Fortbildungsseminar für Sicherheitsbeauftragte	10. 02. 10 – 12. 02. 10	Sellinghausen
	Berufsanfänger/Auszubildende		
F6/02573	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	14. 09. 09 – 25. 09. 09	Duisburg
F6/02574		20. 11. 09 – 11. 12. 09	Duisburg
F6/02575		19. 04. 10 – 30. 04. 10	Duisburg
	Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie		
F6/02576	Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen" *(Leichter Umgang mit „schwierigen" Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.)*	10. 11. 09 – 11. 11. 09	Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg u. Bremen
F6/02577		17. 11. 09 – 18. 11. 09	Bodensee
F6/02578		01. 02. 10 – 03. 02. 10	Boppard
F6/02579		02. 03. 10 – 03. 03. 10	Berlin
	Bootsvermietung		
F6/02580	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	23. 11. 09 – 25. 11. 09	Sellinghausen
	Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt		
F6/02581	Rettungswestenseminar	25. 11. 09 – 27. 11. 09	Sellinghausen
F6/02582		08. 02. 10 – 10. 02. 10	Sellinghausen
F6/02288	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	23. 03. 09 – 26. 03. 09	Sellinghausen
G6/02583	Teil 1	17. 02. 10 – 19. 02. 10	Sellinghausen
G6/02584	Teil 2	15. 03. 10 – 17. 03. 10	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbezweige

Nummer	Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02290	Führungskräfteseminar	05. 05. 09 – 07. 05. 09	Sellinghausen
H6/02585	*Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung*	20. 10. 09 – 22. 10. 09	Bad Hersfeld
H6/02586		23. 03. 10 – 25. 03. 10	Bad Hersfeld
F6/02587	Kompetent unterweisen	27. 10. 09 – 29. 10. 09	Bad Hersfeld
F6/02588		09. 03. 10 – 11. 03. 10	Bad Hersfeld
F6/02295	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	15. 06. 09 – 17. 06. 09	Sellinghausen
F6/02589		02. 11. 09 – 04. 11. 09	Sellinghausen
F6/02590		24. 02. 10 – 26. 02. 10	Sellinghausen
F6/02591		10. 05. 10 – 12. 05. 10	Sellinghausen
F6/02299	Gesundheit im Alltag – gewusst wie:	06. 07. 09 – 08. 07. 09	Sellinghausen
F6/02593	*Rückenprobleme, Übergewicht und Stress*	13. 11. 09 – 15. 11. 09	Sellinghausen
F6/02595	*Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge*	19. 07. 10 – 21. 07. 10	Sellinghausen
F6/02592	**Wiederholer**	12. 10. 09 – 14. 10. 09	Sellinghausen
F6/02594		26. 02. 10 – 28. 02. 10	Sellinghausen
F6/02301	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	27. 04. 09 – 28. 04. 09	Duisburg
F6/02596		02. 12. 09 – 03. 12. 09	Duisburg
F6/02597		13. 04. 10 – 14. 04. 10	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.

Achtung beim Ein- und Ausfahren

Im Kreisverkehr muss man besonders aufeinander achten

Kreisverkehre gibt es in Städten und Gemeinden immer häufiger. Sie führen den Verkehr ampelfrei über Knotenpunkte und halten den Verkehr flüssig. Nicht allen Verkehrsteilnehmern sind jedoch die Regeln geläufig, die hier gelten. Darauf weist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) hin.

Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr darf zum Beispiel nicht geblinkt werden. Dies könnte leicht als Ankündigung, bei der nächsten Ausfahrt hinauszufahren, missverstanden werden. Wenig bekannt ist auch, dass ein als Sperrfläche markierter Innenbereich des Kreisverkehrs nicht überfahren werden darf. Ausgenommen hiervon sind lediglich Fahrzeuge, die den Kreisverkehr ansonsten nicht durchfahren könnten.

Beim Hinausfahren aus dem Kreisverkehr muss hingegen immer geblinkt werden. Die wartenden Autofahrer können so schneller erkennen, dass die Bahn für sie frei ist. Und auch für den nachfolgenden Verkehr ist das Blinksignal wichtig: Möglicherweise muss der Abbiegende nämlich anhalten, um einen Radfahrer oder Fußgänger passieren zu lassen.

Ampelfreie Knotenpunkte: Kreisverkehre.

Blickkontakt mit Radfahrern

Der DVR erinnert daran, dass in Kreisverkehren auch Gefahren lauern: Auffahrunfälle können zum Beispiel dann entstehen, wenn Autofahrer beim Ein- oder Ausfahren unaufmerksam sind oder sich nicht eindeutig verhalten. Wer aus dem Kreisverkehr herausfährt, muss auf Radfahrer und Fußgänger achten. Dies gilt vor allem bei schlechter Sicht und bei Dunkelheit. Radfahrer sollten an Kreisverkehren stets besonders vorsichtig sein und den Blickkontakt zu den Autofahrern suchen.

Der innerstädtische Verkehr bietet Raum für alle, wenn alle Beteiligten aufeinander Rücksicht nehmen. Dies ist die Botschaft einer Schwerpunktaktion, die der DVR derzeit gemeinsam mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften und den Unfallkassen durchführt. Dies gilt auch und gerade im Kreisverkehr.

Kein Schmuck und keine Piercings bei der Arbeit

Auch in der Binnenschifffahrt ist eine Verletzungsgefahr gegeben

Vor der Schönheit am Arbeitsplatz in der Binnenschifffahrt steht die eigene Sicherheit für Leib und Leben. Denn was nützt baumelnder Schmuck, der sich als Erstickungsfalle durch Aufhängen erweisen könnte? Auch die beliebten kleinen Stecker an Ohren, Lippen oder anderen Körperteilen bergen wie der scheinbar harmlose Ring am Finger erhebliche Gesundheitsrisiken.

Diese Gegenstände sind auch in der Binnenschifffahrt fehl am Platz, weil dort körperlich gearbeitet wird und die Gegenstände am Körper bei Bewegungen dem Handelnden gefährlich werden können.

Die Berufsgenossenschaften verbieten in ihren Vorschriften für bestimmte Arbeiten Schmuck an Händen und Armen. Arbeitnehmer aller Berufszweige sollten dieses Risiko ernst nehmen. Besonders gefährdet sind Beschäftigte an schweren Maschinen.

Komplikationen bei 30 Prozent

Lange Ketten, Ohrringe, Armreife und große Ringe können sich bei Unachtsamkeit in oder an den Maschinen verfangen.

Die Folge sind Unfälle mit blauen Flecken, aber auch Schnittverletzungen, lebensgefährliche Strangulation und abgerissene Gliedmaßen. In Schalträumen und Trafostationen sind auch Verbrennungen ein Risiko: Metallschmuck erhitzt sich leicht durch die hohen elektrischen Feldstärken.

Modische Piercings bergen ähnliche Risiken. Dieser Schmuck kann unbemerkt den Sitz von Schutzausrüstung beeinträchtigen und ist auch als Auslöser von Erkrankungen gefährlich. So können sie eine Nickelallergie mit einem allergischen Ekzem auslösen.

Die BGen haben im Rahmen ihrer Präventions-Kampagne: Die Haut – die wichtigsten 2 m² – darauf hingewiesen, dass bis zu 30 Prozent der Piercings zu Komplikationen mit schmerzhaften Entzündungen und lange anhaltenden Infektionen führen.

Einsatz, Ausrüstung und Nutzung des Beibootes werden erklärt.

Sicherheit von Anfang an

In der Zeit vom 19. Januar bis 30. Januar 2009 fand in bewährter Zusammenarbeit mit dem Schulschiff „Rhein" ein weiterer Einführungslehrgang auf den Schulschiffen statt. Neben Unterweisungen im Umgang mit Winden, dem Beiboot, Werkzeugen, Tauwerkskunde und Gefahrstoffen standen auch Besuche der Deutschen Arbeitsschutzausstellung in Dortmund und dem Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg auf dem Programm.

Am Ende waren alle Beteiligte mit dem zurückliegenden Lehrgang hoch zufrieden. Wie schnell doch zwei Wochen vergehen können!

An Hydraulikleitung ist Vorsicht geboten

BG-Information: „Sicherheit bei der Hydraulik-Instandhaltung"

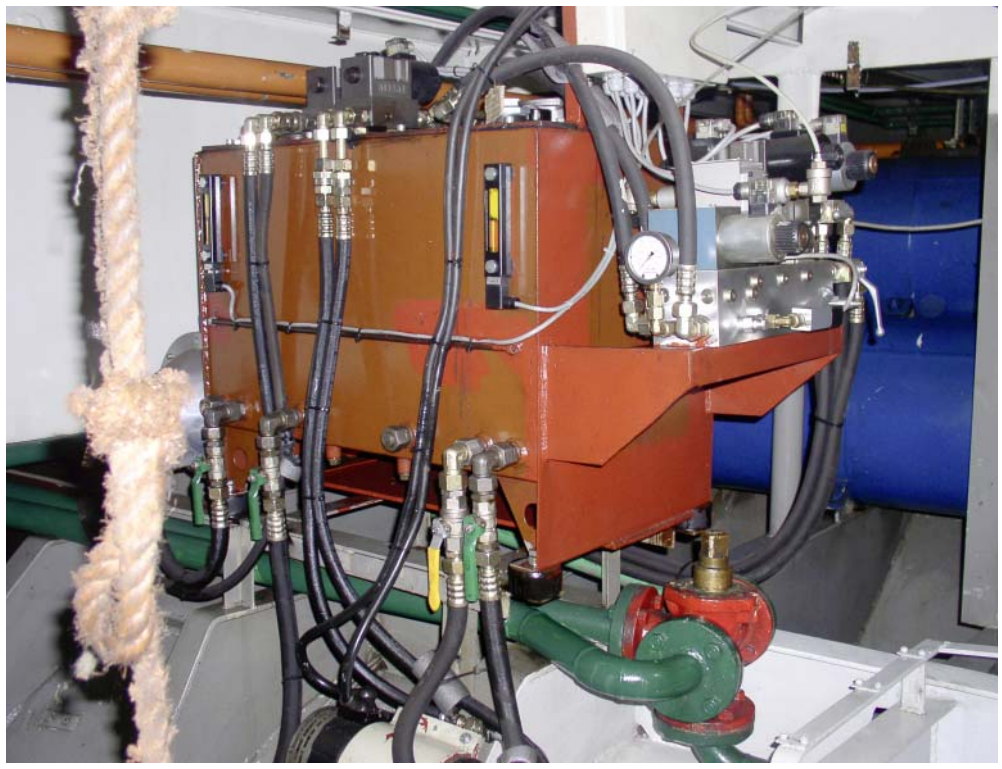
Seit etwa 1950 werden vermehrt hydraulische Komponenten als Baukastenelemente hergestellt und in Anlagen bzw. Maschinen zur Erfüllung verschiedenster Aufgaben eingesetzt. Sie müssen gepflegt und instand gehalten werden.

Am Anfang erfolgte die Bedienung der hydraulischen Steuerelemente rein manuell. Mit der technischen Entwicklung wurde zunehmend die

Schädigung der Haut

Kombination mit elektrischen bzw. elektronischen Bauelementen vorangetrieben. Heute bestehen z.B. Ruderanlagen auf Binnenschiffen aus einer Fülle verketteter, komplexer Baugruppen. Da bei der Montage und Instandhaltung solcher Maschinen häufig in Bereiche eingegriffen werden muss, die beim normalen Betrieb der Anlagen nicht zugänglich oder zu gefährlich sind, müssen bei diesen Arbeiten besondere Schutzmaßnahmen getroffen werden.

In der BG-Information BGI 5100 „Sicherheit bei der Hydraulik-Instandhaltung" werden Gefährdungen und Maßnahmen zu deren Abwendung aufgezeigt sowie Hinweise zur sicheren Durchführung von Montage- und Instandhaltungsarbeiten gegeben. So beschäftigt sich die BGI 5100 zum Beispiel mit dem sicheren Umgang mit der Hydraulikflüssigkeit, denn diese kann durch die in ihr enthaltenen Legierungsbestandteile und Additive bei unsachgemäßer



Hydraulische Anlage auf modernem Motorschiff.

Verwendung und ungenügendem Hautschutz zu irreparablen Schädigungen der Haut, unserem größten Atmungsorgan, führen.

Weiter findet der Leser wichtige Hinweise zu Arbeiten an Hydraulikkomponenten und Informationen, warum Hydraulikschlauchleitungen in regelmäßigen Abständen auszutauschen sind. Da die Einsatzmöglichkeiten von stationären sowie mobilen Hydrauliken sehr vielfältig sind widmet diese BG-Information der Binnenschifffahrt ein eigenes Kapitel.

Schiffe sind immer in Bewegung. Durch Sog und Wellenschlag vorbeifahrender Schiffe, Wind und Seegang wird auch bei an Hafenanlagen liegenden Schiffen ein seitliches Neigen um mehrere Winkelgrade hervorgerufen. Diese Schiffsbewegungen können zu unbeabsichtigten Bewegungen ungesicherter Schiffs- und Maschinenteile bei Montage- oder Instandhaltungsarbeiten führen. Daher ist eine vorausschauende Planung dieser Arbeiten erforderlich. Grundsätzlich sind alle Arbeiten mit dem Schiffsführer abzusprechen. Neben weiterem Wissenswerten über erforderliche Prüfungen, Erster Hilfe im Zusammenhang mit Unfällen an Hydraulikanlagen und Gefährdungen jeglicher Art enthält die BGI 5100 auch wertvolle Informationen und Tipps bei der Fehlersuche defekter oder auch fehlerhaft arbeitender Hydrauliksysteme.

Tipps zur Fehlersuche

Also, reinschauen lohnt sich!

So kann man Gefährdungen beurteilen

TRGS 400 zu Gefahrstoffen

Um eine Gefährdung einzuschätzen, sollte und kann sich der Unternehmer nicht nur auf seine Erfahrung verlassen. Ein Leitfaden, eine Orientierungshilfe, ist besser. Und die gibt es im Fall des Umgangs mit Gefahrstoffen.

Wann immer in einem Binnenschifffahrtsbetrieb Gefahrstoffe verarbeitet oder freigesetzt werden – dies kann z.B. bei Anstricharbeiten, vorausgehenden Schleifarbeiten oder Reinigungsarbeiten mit kennzeichnungspflichtigen Reinigungsmitteln der Fall sein –, muss anhand einer Gefährdungsbeurteilung eine etwaige Gefährdung der Beschäftigten ermittelt werden (der Fahrensmann berichtete). Das fordern die §§ 5 und 6 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) sowie der § 7 der Gefahrstoff-Verordnung (GefStoffV). Was beide Bestimmungen allerdings nicht sagen ist: Wie geht man bei der Informationsermittlung und der Beurteilung der Gefährdungen eigentlich vor?

Hier kann die Technische Regel TRGS 400 „Gefährdungsbeurteilung für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen" bei der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung dem Unternehmer, der Fachkraft für Arbeitssicherheit oder aber dem Betriebsarzt eine sinnvolle Hilfe sein.

Zu den Kernpunkten dieser TRGS zählen u.a. die Informationsermittlung, das Gefahrstoffverzeichnis sowie die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung. Deutliche Erleichterungen zeigen sich danach, wenn am Arbeitsplatz nur Gefahrstoffe vorhanden sind, die als Haushaltsprodukte in Selbstbedienung erhältlich sind und unter für Privathaushalte typischen Bedingungen verwendet werden.

Die Gefährdungsbeurteilung muss derart durchgeführt und dokumentiert werden, dass die getroffenen Entscheidungen nachvollziehbar sind. Dazu gehört auch der Nachweis, dass durch die getroffenen Maßnahmen das Schutzziel erreicht wurde. Die Dokumentation sollte mindestens folgende Angaben enthalten: Den Zeitpunkt und die Personen, die die Gefährdungsbeurteilung durchgeführt haben; den Arbeitsplatz und die Tätigkeiten, bei denen mit Gefahrstoffen umgegangen wird. Weiter soll die Dokumentation die am Arbeitsplatz auftretenden Gefährdungen durch Einatmen von Dämpfen (inhalative Gefährdung), durch Gase und Stäube, durch Hautkontakt (dermale Gefährdung) und die physikalisch-chemische Gefährdung, z.B. Verätzungen, Brände, Explosionen beinhalten. Informationen zu den getroffenen Maßnahmen und das Ergebnis der Wirksamkeitsüberprüfungen sowie den Nachweis der durchgeführten Unterweisung der Beschäftigten müssen ebenfalls dokumentiert werden.

Gefährdung beurteilen

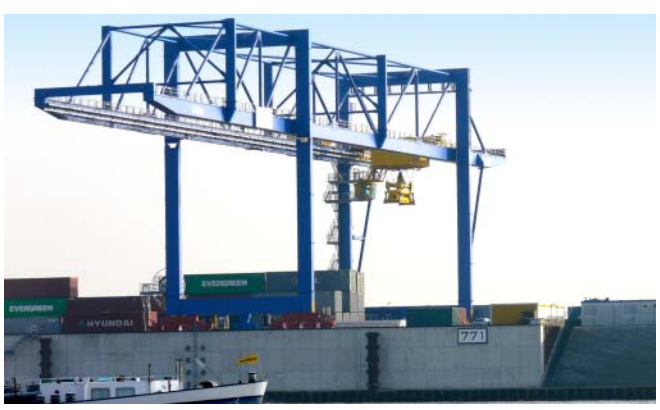
Wichtig ist auch, dass die Beschäftigten für die Tätigkeit, die Anwendung der technischen Schutzmaßnahmen sowie die Nutzung der persönlichen Schutzausrüstung ausreichend qualifiziert sind! Nur wenn sie ausreichend unterwiesen sind, können die in der Gefährdungsbeurteilung getroffenen Schutzmaßnahmen den gewünschten Erfolg zeigen.

Bei jeder Änderung des Arbeitsverfahrens, beim Einsatz neuer Stoffe oder bei organisatorischen Änderungen im Arbeitsablauf muss die Gefährdungsbeurteilung für den jeweiligen Arbeitsplatz überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Dazu gehört dann natürlich auch die Anpassung der Unterweisung der Beschäftigten.

Auf Logport II hat die Arbeit begonnen

Mit dem Gateway-West-Containerterminal hat eine neue Umschlaganlage auf Logport II in Duisburg ihre Arbeit begonnen und damit den neuen Hafenteil in Betrieb genommen. Laut der Duisburger Hafen AG (duisport) ist keine offizielle Einweihung vorgesehen. Das gut 30 Hektar große Gelände ging im Frühjahr 2006 in den Besitz des Hafens über und wurde danach aufwendig saniert und für logistische Nutzung vorbereitet.

Auf dem Industriegelände stand zuvor eine Metallhütte. Hinterlassen wurden enorme Rückstände teils gefährlicher Substanzen. Mit Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen wurde die Fläche aufgekauft und von Altlasten befreit.



Moderne Umschlag-Anlage in Duisburg.

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.

★

Im November bekamen die Festmacher den Auftrag ein Seeschiff fest zu machen. Beim Hieven der Achterleine lief die Schmeißleine auf dem Spill über und holte die Lose, die dem Festmacher zu Füßen lag, in das Spill hinein. Beim Versuch die Schmeißleine wieder frei zu bekommen geriet er mit dem Fuß in die Bucht, die sich sofort zu zog und das Bein in Richtung Spillkopf zog. Die Folge war eine Quetschung des Fußes. Durch drücken des Not-Aus kam das Spill zu stehen und der Festmacher bekam seinen Fuß wieder frei.

★

Die Festmacher sollten als Doppelgang mit Hilfe des Windenfahrzeuges die Leinen des Seeschiffes festmachen. Einer der Festmacher stand an der Kaikante und wollte die Leinen über den Poller legen als beim Hochhieven die Schmeißleine brach. Die Vorläufer trafen den Festmacher so unglücklich, dass er den Halt verlor und ins ca. 5° kalte Wasser fiel. Nach ca. 15 min konnte er aus dem Wasser gezogen und an Land gebracht werden. Mit einem Krankenwagen wurde er wegen der Unterkühlung ins Krankenhaus gebracht. Der Festmacher trug seine Persönliche Schutzausrüstung bestehend aus Schutzhelm, Warnkleidung, Handschuhen, Sicherheitsschuhen und Arbeitssicherheitsweste.

★

Der Unfall ereignete sich an Bord eines Fahrgastschiffes. Die Servicekraft wurde von einem Gast angerempelt als sie Teller zum Buffet bringen wollte. Der Kellner kam ins Stolpern und die Teller rutschten aus der Hand. Aus Reflex versuchte er die Teller aufzufangen und zog sich dabei eine tiefe Schnittverletzung am Mittelfinger zu.

★

Der Taucher war bei Reparaturarbeiten auf einem Laufsteg. Als er Schrauben abtrennen wollte entzündete sich das Holz und der Taucher verbrannte sich sein Hosenbein. Er zog sich dabei Verbrennungen zu.

★

Der Maschinist arbeitete an einer Batterie. Dabei löste sich der Deckel der Batterie und dem Maschinisten spritzte Batteriesäure ins Gesicht. Er zog sich dabei Verätzungen zu.

★

Das Festmacherteam bekam den Auftrag ein Seeschiff zu lösen. Um die Spring, die am Pfahl in der Kette bei extrem niedrigen Wasser gelascht war, zu lösen, musste mit dem Boot Stevens in den Pfahl gefahren werden um von der Back eine Leiter anzustellen. Als der Decksmann auf die Leiter stieg, die von einem Kollegen gehalten wurde, rutschte das Boot aus dem Pfahl. Der Decksmann stieg die Leiter wieder herunter während der Kollege versuchte schnell ins Steuerhaus zu gelangen, um die Maschine zu stoppen. Die Leiter verkeilte sich zwischen Ruderhaus und Pfahl während das Boot sich weiter aus dem Pfahl drehte und der Decksmann mit der Leiter ins Wasser fiel. Er zog sich eine Zerrung des Arms zu.

★

Bei Arbeiten an der Batterie rutschte der Maschinist mit dem Schlüssel ab und kam an die Pole. Darauf hin explodierte die Batterie und der Maschinist zog sich Verätzungen zu.

★

Der Decksmann ist beim Begehen einer Luke zu einem Stauraum ausgerutscht und in den Stauraum gestürzt. Dabei ist er an einem Spant lang gerutscht und hat sich ein Schienbein aufgeschnitten.

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, Christian Ohde
Seite 5, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Auf modernen Schiffen sind die Küchen selbstverständlich vom Sanitärbereich getrennt.

Toilette und Küche brauchen Abstand

Räumliche Trennung auf Binnenschiffen

An Bord geht es meist eng zu. Doch die Hygiene darf nicht vernachlässigt werden, um Infektionen zu verhindern. Längst wissen wir: Küche und Toilette müssen voneinander abgeschirmt werden.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war für die Hygiene bzw. klinische Medizin die Auffassung bestimmend, dass Epidemien durch üble Dünste oder bestimmte Verunreinigung übertragen oder hervorgerufen werden (= Miasmenlehre). Dieser Vorstellung folgend zeigte sich beim Umgang mit Infektionskrankheiten, dass räumlicher Abstand wirkungsvoll war, um das Ausbreiten von Epidemien zum Stillstand kommen zu lassen – seit dieser Zeit wurden z.B. die Krankenhäuser oder Infektionsstationen im Pavillon-Stil errichtet.

Auch die moderne Medizin, die mittlerweile viele der Erreger klassischer Infektionskrankheiten sehr genau kennt, bedient sich bei der Seuchenvermeidung oder deren Bekämpfung des Prinzips der räumlichen Trennung – Quarantäne für Erkrankte/Krankheitsverdächtige und Zugangsbeschränkungen für Gesunde. Zum Allgemeinwissen gehört weiterhin, dass menschliche Ausscheidungen die Quelle für Neuansteckungen sein können.

Die „bei weitem schlimmsten Verderber der Schiffsluft sind die Menschen“ stellt 1897 C. Busley in seinem Aufsatz über „Die gesundheitlichen Einrichtungen der modernen Dampfschiffe“ fest. Er identifiziert den Menschen und dessen „Auswurfstoffe und Atmung“ noch vor Verunreinigungen durch Brennstoffe, Lebensmittel oder korrodierende Baustoffe als größtes Gesundheitsrisiko auf engen Schiffen. Praktische Folge seiner Empfehlungen ist eine konstruktive Trennung von Schiffsküche und Sanitärräumen.

Der o.g. Miasmenlehre gehorchend legen deutsch- und englischsprachige Schiffbauempfehlungen bzw. -vorschriften bis weit in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg fest, welche Qualität die Lüftungen von Bordküchen und Aborten haben müssen. Das Schutzziel dieser Vorschriften ist ausnahmslos die Minderung einer Geruchsbelästigung. Tatsächlich vorhandene Infektionswege oder Maßnahmen zu deren Unterbrechung wurden in diesen Bauvorschriften nicht unmittelbar berücksichtigt.

Für den Bereich der Binnenschifffahrt wird erstmals im Jahr 1995 in einer Novellierung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung eine räumliche Trennung zwischen Sanitärräumen und Speiseräumen/Wohnküchen vorgeschrieben: keine direkte Verbindung zwischen diesen Räumen, d.h. notwendigerweise mindestens zwei Türen dazwischen.

Mit dieser Vorschrift ist konstruktiv das bestmögliche erreicht, um die Infektionskette „Fäkalien – mangelnde Handhygiene – Lebensmittel/Trinkwasser“ zu unterbrechen. An Land fordern mittlerweile die (Muster-) Bauvorschriften der Länder eine vergleichbare Trennung zwischen Küchen- und Toilettenräumen.

Aber – alle vorsorgenden, baulichen Maßnahmen können den wirkungsvollsten Schutz vor Infektionskrankheiten an Bord nicht ersetzen: das Händewaschen nach dem Toilettengang!

Hautschutz-Aktion war erfolgreich

Abschlussbericht ist da

„Deine Haut, die wichtigsten 2 m² Deines Lebens“: Unter diesem Motto haben die gewerblichen BGen in den Jahren 2007 und 2008 gemeinsam mit anderen Sozialversicherungsträgern eine Präventionskampagne durchgeführt. Ziel der Kampagne war eine Verbesserung des Hautschutzes: „Gesunde Haut – weniger Hauterkrankungen!“

Inzwischen liegt der gedruckte Abschlussbericht vor.

Auch die BGF beteiligte sich an der Kampagne. Ihre Aktionen richteten sich vorwiegend an Kleinunternehmen, weil die Erfassung des Hautschutzes ergeben hatte, dass dort noch Optimierungsbedarf besteht.

Das Thema bleibt auch jetzt nach Abschluss der Kampagne aktuell. Denn gerade bei Arbeitsplätzen auf und in der Nähe des Wassers ist besonders im Sommer der richtige Hautschutz von großer Bedeutung.

Medikamente können die Fahrtüchtigkeit trüben

Sie sollen uns helfen und haben doch Nebenwirkungen: Medikamente gehören für uns ganz selbstverständlich zum Alltag. Wer krank oder nur angeschlagen ist, der setzt auf ihre Hilfe und beachtet meist nicht die Hinweise auf dem Beipackzettel über Nebenwirkungen. Doch viele Arzneimittel haben Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit – auch für Binnenschiffer ein wichtiges Kapitel.

Worauf gilt es zu achten? Fachleute wie Prof. Thomas Daldrup vom Institut für Rechtsmedizin an der Universität Düsseldorf geben dazu Erläuterungen. Die Hinweise stammen aus einer Telefonaktion des DVR mit dem Rechtsmediziner, der mit Blick auf bestimmte Medikamentengruppen erklärte: „Medikamente gehören für uns ganz selbstverständlich zum Alltag. Was viele nicht wissen: Ein großer Teil der Arzneimittel hat Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit und kann sogar ursächlich für einen Unfall verantwortlich sein. Andererseits stellen viele Medikamente die Fahrtüchtigkeit überhaupt erst wieder her. Bei vielen bleiben Fragen offen.“ – Hier einige wichtige Fragen und Antworten zum Nachlesen:

Welche Medikamentengruppen sind beim Fahren und Steuern besonders kritisch?

Prof. Thomas Daldrup: Es gibt einige Arzneimittelgruppen, die in besonderem Maße die Fahrtüchtigkeit negativ beeinflussen. Dazu gehören Schlafmittel, Beruhigungsmittel und Psychopharmaka, blutdrucksenkende Mittel, Diabetes-Medikamente sowie

Was ich den Arzt mal fragen wollte

?

Präparate gegen Erkältungskrankheiten und Allergien. Besonders kritisch sind immer Medikamente, nach deren Einnahme der Blutzucker oder der Blutdruck stark absinken können oder die Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sein kann. Auch Gefühlsschwankungen und Persönlichkeitsveränderungen sind kritische Nebenwirkungen. Generell gilt aber: Fragen Sie bei jedem verordneten Medikament Ihren Arzt nach Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit und lesen Sie sich immer aufmerksam die Packungsbeilage durch. Und beurteilen Sie selbstkritisch Ihren Gesundheitszustand vor Fahrtantritt!

Auch frei verkäufliche Arzneien können gefährlich sein. So finden sich“, erklärt Prof. Daldrup, „beispielsweise in vielen rezeptfreien Beruhigungsmitteln beziehungsweise Hustenstillern und Erkältungsmedikamenten die Wirkstoffe Doxylamin oder Diphenhydramin beziehungsweise Dextrometarphon, die müde machen. Gerade bei selbst verordneten Medikamenten sollte man daher den Apotheker nach unerwünschten Nebenwirkungen am Steuer fragen und Warnhinweise im Beipackzettel unbedingt beachten.“

Besondere Vorsicht ist auch geboten, wenn man mehrere Medikamente gleichzeitig einnehmen muss. Medikamentencocktails können unberechenbare Nebenwirkungen entfalten, die man in keinem Beipackzettel findet. Deshalb sollte man dann stets den Rat des Arztes einholen.

Neben der Gefahr für Leib und Leben kann das Fahren unter Medikamenteneinfluss auch rechtliche Konsequenzen haben. Deshalb nach der Einnahme von Medikamenten und vor dem Bedienen von Maschinen oder Fahrzeugen immer den Beipackzettel lesen und ggf. auf die Einnahme oder das Fahren verzichten.

Mitarbeiter von Bagger auf Ponton eingeklemmt

Untersuchung nach Arbeitsunfall

Bei Räumarbeiten in der Weser machte ein Taucher unter Wasser einen Gegenstand aus, den er nicht am Bergungsseil anschlagen konnte. Deshalb wurde der Tauchgang beendet und dann sollte mit dem Greifer des Baggers versucht werden, diesen Gegenstand aufzunehmen.

Während dieser Aktion standen fünf Mitarbeiter in der Nähe der Steuerbord-Schanz und beobachteten den Vorgang mit dem Gesicht zum Wasser. Ein Mitarbeiter stand am nächsten zum Bagger (siehe Skizze). Das Baggerschiff wurde mit den bordeigenen Ankerpfählen in Position gehalten.

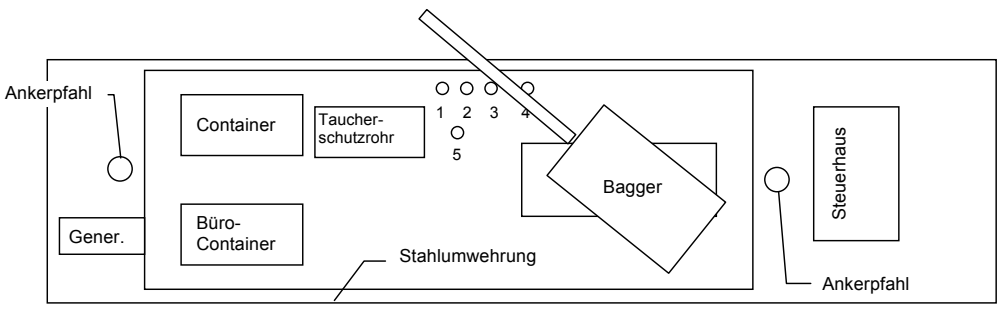
Da sich der gefundene Gegenstand unter Wasser nicht sofort aufnehmen ließ, wurde mit stärkerer Maschinenleistung versucht, ihn zu lösen und dann aufzunehmen. Hierbei kam es zum Verrutschen des Baggers und einer der Mitarbeiter wurde zwischen Stahlumwehrung und Baggerkette eingeklemmt.

Wie konnte das passieren? Da kommen gleichzeitig viele Sachen zusammen: Der Baggerfahrer hat Baggerarbeiten durchgeführt, obwohl sich Personen im Gefahrenbereich des Baggers aufhielten und er diese auch sehen konnte. Der Baustellenleiter hat die Mitarbeiter bei beginnender Baggerarbeit nicht angewiesen, den Gefahrenbereich zu verlassen bzw. den Baggerfahrer nicht aufgefordert, mit der Arbeit zu warten, bis der Gefahrenbereich frei ist.

Und was hätte man sonst noch zur Unfallverhütung tun können:

Der Arbeitsbereich des Baggers hätte begrenzt und abgesichert werden müssen. Durch Unterlegen von sogenannten „Matratzen“ oder durch fest angebaute Führungen hätte die Rutschhemmung des Kettenfahrwerks gegenüber dem Schiffsdeck erhöht werden müssen. Für den Weg vom Vor- zum Achterschiff wäre ein jederzeit sicher begehbarer Betriebsweg abzuteilen gewesen.

Und wo war die Gefährdungsbeurteilung, war sie vollständig? Die Beurteilung der Gefährdungen durch den Betrieb des Baggers (Kombination Motorschiff/Bagger) hätte in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden müssen. Und letztendlich: die verbleibenden Gefährdungen hätten durch Unterweisung der Beschäftigten berücksichtigt werden müssen. Dann hätte der Verunglückte vielleicht nicht dort gestanden …



1 – 5 Personen im Gefahrenbereich
im Bagger: Baggerfahrer
im Steuerhaus: Schiffsführer

Technische Meisterwerke

Seit 75 Jahren schweben Binnenschiffe in die Höhe

Hebewerk Niederfinow ist technisch perfekt

Es ist schon fantastisch, was sich Ingenieure mit dem Schiffshebewerk Niederfinow am Havel-Kanal ausgedacht haben. Sozusagen ein Lift für Schiffe, der zum Zeitpunkt seiner Planung und Realisierung eine absolute Meisterleistung war. Eine Konstruktion, überwiegend aus Stahl, vergleichbar mit dem Eiffelturm in Paris oder dem Funkturm in Berlin.

Zugegeben, dieses Schiffshebewerk mit derartigen Türmen zu vergleichen ist nicht ganz korrekt, denn die Türme stehen ja nur als Bauwerk starr in ihren Fundamenten. Und das Hebewerk ist seit der Indienststellung am 21. März 1934 als „Maschine" ohne größere Havarien für die Binnenschifffahrt im Einsatz. Der Vergleich bezieht sich also auf die Stahlkonstruktion, die einem Stabilbaukasten – also einem Spielzeug für Kinder bestehend aus Metallstrebe mit Verbindungselementen – in der Grundausführung gleicht.

Eine technische Meisterleistung.

In Deutschland sind gegenwärtig vier Schiffshebewerke im Einsatz, die ausschließlich von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes betrieben werden. Alle diese Hebewerke sind natürlich für die Binnenschifffahrt im Verwendungszweck absolut gleich. Dennoch ist das Schiffshebewerk Niederfinow wohl das schönste seiner Art. Den Erbauern ist mit dieser technischen Meisterleistung auch die Anpassung an die Naturgegebenheiten gelungen. Im Urstromtal zwischen Oderbruch und Barnim ist der Ausblick vom Besuchergang des Hebewerks bei klarer Sicht weit ins Land möglich.

Die Besucher des Schiffshebewerks und des Oder-Havel-Kanals vergessen dabei, dass es sich hier um eine künstliche Wasserstraße handelt. Als Insider stellt man sich oft die Frage, ob die Idee zum Bau dieser Wasserstraße, die für die damaligen Verhältnisse weit vorausschauend war, heutzutage überhaupt realisiert werden würde.

Das Güteraufkommen war um 1905/06 auf dem Finowkanal derart gestiegen, dass man ernsthafte Planungen betrieb, um eine moderne Verbindung zwischen Havel und Oder zu bauen. Nach einer für die damalige Zeit grandiosen Bauzeit wurde der Oder-Havel-Kanal 1914 eingeweiht.

Einige technische Daten und Fakten zum Bauwerk

- Die Bauzeit betrug acht Jahre.
- Es wurden rund 14.000 Tonnen Stahl verbaut und 72.000 Kubikmeter Beton vergossen.
- Ca. fünf Millionen Nieten halten das Gesamtbauwerk zusammen.
- Das Hebewerk ist 60 Meter hoch, 94 Meter lang und 27 Meter breit.
- Der Trog, in dem die Schiffe schwimmen, ist 85 Meter lang, 12 Meter breit und hat eine durchschnittliche Wassertiefe von 2,5 Meter.
- Insgesamt 256 Drahtseile mit 52 Millimeter Durchmesser halten den Trog mit einem Gesamtgewicht von 4.290 Tonnen durch 192 Gegengewichte.
- Die Hubhöhe beträgt 36 Meter.
- Die Hubgeschwindigkeit beträgt 12 Zentimeter in der Sekunde.
- Vier Antriebesritzel werden durch Gleichstrommotore mit je 55 Kilowatt angetrieben; ein absoluter Gleichlauf ist durch eine Wellenringleitung gewährleistet.
- Die Trogtore und Haltungstore sind als Hubtore gebaut, sie wiegen ca. 23 Tonnen, sind 12,5 Meter breit und 3,5 Meter hoch.

Mit einem Fahrgastschiff ist Besuchern das Befahren möglich.

Zwischen Berlin Spandau und Hohensaaten waren jetzt nur noch fünf Schleusen zu überwinden, die Schleuse Lehnitz bei Oranienburg und die Schleusentreppe Niederfinow.

Es konnten nun größere Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu ca. 600 Tonnen zum Einsatz kommen.

Zwischen der Eröffnung des Oder-Havel-Kanals mit der Schleusentreppe und dem Bau des Schiffshebewerkes sollten nochmals 20 Jahre vergehen. Das Durchfahren der Schleusentreppe mit seinen vier Schleusen war, wie man sich heute noch vorstellen kann, eine zeitaufwendige und auch kraftzehrende Tätigkeit – und das ohne Hauptmaschine und Bugstrahlruder!

Der eigentliche Hebevorgang konnte von nun an von den Besatzungen der Schiffe in ca. fünf Minuten entspannt im Trog erfolgen. Die gesamte Schleusenzeit betrug und beträgt auch heute noch rund 20 Minuten.

Hierfür sind vier Mitarbeiter für den sicheren Betrieb auf dem Hebewerk tätig. Das sind der Schichtleiter, der den Ablauf insgesamt steuert, der Trogfahrer, zuständig für die Abläufe des Troghebens und -senkens, also den Schleusenvorgang, und die zwei sogenannten Treidler. Sie haben die Aufgabe, die Schiffe fest zu machen und bei besatzungslosen Fahrzeugen (Güterschubleichtern) das Ziehen aus dem Trog abzusichern.

Vier Mitarbeiter

Wie bei allen Kanälen ist je nach Wetterlage mit einer Winterpause beim Befahren des Oder-Havel-Kanals und damit auch des Schiffshebewerks zu rechnen. In der Zeit des starken Eisaufkommens werden jährlich die erforderlichen Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt. Im Januar und Februar, in manchen Jahren bis Mitte März, sind dann die Monteure für die Instandhaltung gefragt.

Wie bei der Entscheidung zum Bau des Hebewerks vor über 100 Jahren, als die Kapazität nicht mehr ausreichte, so war vor Jahren erneut die Frage zu beantworten: Wie geht's weiter – mehr als im 24-Stundenbetrieb ist das Hebewerk nicht zu betreiben. Also war das Fazit: Ein neues Heberwerk muss gebaut werden!

Das neue Schiffshebewerk Nord befindet sich seit Sommer 2008 im Bau. Mit der Fertigstellung im Jahr 2013 soll der Verkehr mit Motorgüterschiffen mit bis zu 115 Meter Länge, 11,45 Meter Breite und bis zu 2,80 Meter Abladetiefe ermöglicht werden. Mit der Durchfahrtshöhe von 5,25 Meter wird der Containerverkehr nach Berlin auf dieser Wasserstraße noch wirtschaftlicher.

Rachegeister

VON JÖRG HANSEN

Dem Kalender nach war Sommer, doch das Wetter erinnerte eher an Frühling. Sehr frühen Frühling. Ein heftiger Wind peitschte einen Schauer nach dem anderen vor sich her, und die Temperaturen waren einfach erbärmlich.

Hauptkommissar Hermann Landrowsky sah verdrossen aus dem Fenster seines kleinen Pensionsfensters. Im vergangenen Jahr war es um diese Zeit wunderbar warm gewesen, aber da hatte er wegen dringender Ermittlungen nicht verreisen können. Und nun, da er endlich mal wieder Gelegenheit hatte in den kleinen Ort an der Küste zu fahren, den er so liebte, da musste derartig schlechtes Wetter herrschen!

Aber es gab ja noch Frau Johannsen! Die skurrile Pensionswirtin, die Landrowsky seit vielen Jahren kannte, hatte bei jedem Wetter einen hohen Unterhaltungswert. Und so entschloss sich der Kommissar, auf einen Plausch nach unten zu gehen.

Er traf Frau Johannsen in ihrer Küche, wo sie eifrig dabei war, den Entenbraten für das Mittagessen vorzubereiten. Landrowsky lief bereits jetzt das Wasser im Munde zusammen. Die gute Küche war ein weiterer Grund, warum er immer wieder so gerne hierher zurückkehrte.

„Haben Sie die traurige Geschichte von Nils Nilsen gehört?", fragte Frau Johannsen mit einer Art Grabesstimme. Sie wusste, was die Stammgäste von ihr erwarteten.

Nils Nilsen? Das war doch dieser junge Mann aus der Nachbarschaft. Der begeisterte Segler und Mädchenschwarm.

„Nein. Was ist denn mit ihm geschehen?"

„Er ist tot! Man sagt, durch einen Segelunfall. Aber..."

„Was: Aber?!"

„Das stimmt nicht! Es waren Rachegeister! Ich weiß es genau! Ich habe sie gesehen!"

Frau Johannsen war berühmt für ihre Gespenstergeschichten. Das Problem war nur, dass nicht alles, was sie erzählte, reine Fantasie war. Landrowsky hatte den Verdacht, dass sie gelegentlich in den Dünen berauschende Kräuter sammelte und auch zu sich nahm und dann Wirklichkeit und Einbildung nicht mehr so ganz auseinander halten konnte.

„Es war im letzten Jahr, am zehnten Juli. Das ist der Tag, an dem mein Hannes auf See geblieben ist. An diesem Tag gehe ich immer an die Dünen und denke an ihn. Damit das besser geht, kaue ich ein bisschen Nixenkraut."

Aha! „Und was geschah dann?"

„Es herrschte heftiger Wind, fast so wie heute. Ein Sommersturm. Der Strand war vollkommen leer. Die Flut kam mit schäumenden Wogen. Ich sah, wie Nils Nilsen auf den kleinen Steg ging, an dem sein Segelboot liegt."

„Ja?"

„Plötzlich waren die Geister da! Sie fielen über ihn her! Einer schwang einen Knüppel. Dann segelten sie mit ihm davon! Trotz der hohen Wellen. Ein paar Tage später wurde er angeschwemmt. Das Boot hat man nie gefunden."

„Was waren das für Geister?"

„Sie trugen Menschengestalt!", raunte Frau Johannsen. „Aber die Gesichter, die sie angenommen hatten, waren mir fremd!"

* * * * *

„Nils Nilsen wurde am Abend des 13. Juli am Strand gefunden", erklärte der Kollege aus der Kreisstadt. „Todesursache war Ertrinken. Er hatte eine schwere Kopfverletzung, die vermutlich vom Querbaum seines Segelbootes herrührte. Der reine Wahnsinn, bei dem damaligen Wetter mit dem kleinen Boot in See zu stechen. Und dann noch ohne Rettungsweste. Ein Unfall, selbstverschuldet!"

„Ich glaube nicht, dass das Ihre abschließende Meinung ist!", erklärte Landrowsky trocken. „Ansonsten wären Sie nicht sofort hergekommen, noch dazu am Samstag."

Der Kollege, er hieß Moormann, funkelte den Kommissar kurz an, dann nickte er:

„Nun ja. Es gab immer wieder Gerüchte, die Nils Nilsen mit irgendwelchen krummen Sachen in Beziehung brachten. Wir konnten ihm jedoch nie etwas nachweisen."

„Was seinen Tod angeht: Haben Sie von den Beobachtungen von Frau Johannsen gehört?"

„Ja, eine Kollegin hat mir davon erzählt...". Moormann machte eine wegwerfende Bewegung.

Landrowsky hob beschwichtigend die Hand. „Haben Sie mitgebracht, worum ich Sie gebeten hatte?", fragte er dann. Als der Kollege nickte, rief der Kommissar nach der Pensionswirtin.

„Frau Johannsen", sagte er mit unbewegtem Gesicht, „dies hier ist ein bekannter Geisterforscher. Er möchte sich näher mit Ihren Beobachtungen beschäftigen und würde dazu gerne die Gesichter rekonstruieren, die die Geister angenommen hatten, die Nils Nilsen überfielen."

Moormann, der sich ein paar Mal auf die Lippen beißen musste, holte einen kleinen Koffer hervor, mit dessen Inhalt man menschliche Gesichter zusammenfügen und auf diese Weise Phantombilder erzeugen konnte.

Frau Johannsen war sofort Feuer und Flamme, und nach einer guten Viertelstunde hatte Moormann unter ihrer Anleitung zwei fertige Gesichter zusammengefügt. Sein Gesicht war jetzt vollkommen ernst, und desgleichen war seine Stimme, als er fragte:

„Sind Sie sich sicher?"

„Aber ja! Meine Augen sind ausgezeichnet!"

* * * * *

„Sie haben den Mord gestanden!", erklärte Moormann zwei Wochen später am Telefon. Landrowsky, der seinen Urlaub inzwischen beendet hatte, hörte gespannt zu.

„Die beiden Typen, deren Gesichter ich da nach Frau Johannsens Erinnerungen zusammenfügte, waren mir wohl bekannt. Beide mehrfach vorbestraft, vor allem wegen Raub. Nun waren sie im Rahmen eines größeren Ringes ins Rauschgiftgeschäft eingestiegen, was uns bislang verborgen geblieben war. Nils Nilsen segelte für sie des Nachts aufs Meer hinaus und holte den Stoff von den Frachtschiffen, die ihn aus Südamerika mitbrachten. Eine ziemlich risikolose Geschichte."

„Und warum brachten sie ihn dann um?"

„Offenbar hat Nilsen versucht, sie zu erpressen. Konnte wohl den Hals nicht voll kriegen. – Jedenfalls sind wir Ihrer Geisterseherin zu großem Dank verpflichtet. Und Ihnen auch natürlich."

„Keine Ursache", sagte Landrowsky und beschloss, seinen nächsten Urlaub ebenfalls bei Frau Johannsen zu verbringen. Die hatte jedenfalls immer etwas Aufregendes zu erzählen.