

# Der Fahrensmann

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

## Wo uns der Schuh drückt

### Erst informieren – dann starten

#### So vermeidet man Ärger bei Neu- und Umbauten

Heimwerken ist für viele ein beliebtes Hobby – schließlich wollen die Maschinen, die man in all den Jahren im Baumarkt gekauft hat, doch hin und wieder benutzt werden. Im Haushalt mag dies seine Berechtigung haben, im beruflichen Alltag sind „Heimwerkerlösungen“ aber oft die zweite Wahl und führen nicht selten zu Ärger oder Mehrkosten. Das muss nicht sein. Auch in der Binnenschifffahrt gibt es Experten, die helfen, Fehler zu vermeiden – leider wird zu oft darauf verzichtet.

Ob auf einem Fahrgastschiff oder auf einem Gütermotorschiff, Ideen zur Veränderung kommen den Eignern häufig. Und die Wintermonate sind wie dazu geschaffen, etwas zu verändern. Außerdem können Binnenschiffer ja fast alles. In der Folge kommt es dann beispielsweise vor, dass man an Bord einen fleißigen „Malermeister“ antrifft, der die Wegerung streicht – mit Farbe, die zwar laut Herstellerangaben speichelfest ist, leider aber nicht der Brandklasse entspricht, die im Fahrgastschiffsbereich notwendig ist. Im konkreten Fall bedeutet dies: Alle Farben einschließlich der Tapeten müssen entfernt werden. Ähnliches kann auch passieren, wenn ein Maler als Subunternehmer nicht korrekt beauftragt wird und er die entsprechenden Vorschriften aus der BinSchUO nicht kennt.

In einem weiteren Fall haben Reedereimitarbeiter den Innenausbau selbst begonnen. Die Isolierung – Mineralwollplatten – sollte mit Folie ummantelt werden. Dazu glaubte man, eine tolle Idee zu haben: Man wollte Folientüten der Abfallindustrie

#### Zu leicht entzündlich

verwenden. Ein Material mit der Bezeichnung PE – als Müllsack okay, aber leider im Brandfall nicht selbst verlöschend und dazu leicht entzündlich. Bei einem Brand entsteht so an Bord eines Fahrgastschiffes mit großer Sicherheit eine Situation mit katastrophalen Folgen für Besatzung und Gäste.

Wer ohne Rat loslegt oder die Kosten minimieren will, zieht dabei oftmals den Kürzeren. Erhöhte Kosten durch die nochmals notwendigen Änderungen, durch die Nichteinhaltung des Zeitplanes oder sogar durch Probleme bei der Zulassung sind nicht selten die Folge. Schnell sind dann die „Schuldigen“ ausgemacht: die BG, die SUK oder die überzogenen Vorschriften. Und das Geschrei ist groß.

#### Fachleute fragen

Damit es gar nicht soweit kommt, unser Rat: Beauftragen Sie Fachleute. Diese können Bauausführungen garantieren. Lassen Sie sich auf jeden Fall beraten. Experten in der Binnenschifffahrt sind die Schiffbauingenieure, die Fachleute auf der Schiffswerft, die Sachverständigen der ZSUK/SUK und die Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes der BGF.

Vor einer geplanten Baumaßnahme sollte geprüft werden, ob die Begriffe Neubau (N), Umbau (U) oder Ersatz (E) zutreffend sind. Wenn eines zutrifft, ist es empfehlenswert die ZSUK/SUK oder den TAD der BGF zu fragen. Damit kann sichergestellt werden, dass die geltenden Vorschriften/Übergangsvorschriften beachtet werden; eine weitere Verkehrszulassung sicher gestellt ist. Bei Auftragserteilung an Firmen sollten immer die einzuhaltenden Vorschriften benannt werden! Auf keinen Fall sollte aber einfach „drauf losgebaut“ werden.

## Tag der Verkehrssicherheit

Auch in diesem Jahr heißt es am dritten Samstag im Juni wieder „Gemeinsam für mehr Sicherheit“! Unter diesem Motto werden dann bereits zum fünften Mal zahlreiche Veranstaltungen und Aktionen im gesamten Bundesgebiet stattfinden, um die Sicherheit auf den Straßen weiter zu verbessern. Am 20. Juni ist auch die BGF dabei: bei der MÖLo in Kassel und beim Tag der Ladungssicherung in Dresden.

Der „Tag der Verkehrssicherheit“ verbindet traditionell Information mit dem aktiven Erleben verkehrssicherheitsrelevanter Themen. Bei der BGF wird dies auch in diesem Jahr möglich sein, denn sie ist mit ihrem Gurtschlitten und dem Überschlagsimulator unterwegs. Hiermit können die Besucher gefahrlos erleben, wie der Gurt bei einem Aufprall oder einem Überschlag nutzt. Denn wichtig ist es nicht nur seine Ladung, sondern auch sich selbst unbeschadet ans Ziel zu bringen.

## Jugendkongress der DASA

Vom 16. bis 17. September 2009 findet in Dortmund der 12. Jugendkongress „Ausbildung Beruf Chancen“ der DASA statt. Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren und Abgänger aller Schulformen erhalten dort die Gelegenheit, sich viele Ideen zum Einstieg in die Arbeitswelt zu holen. Ebenfalls werden Wege ins Studium aufgezeigt.

Neben Talkrunden, Gesprächsinseln, Workshops und einem Markt der Möglichkeiten bietet die Veranstaltung jede Menge.

Der Kongress ist geöffnet von 9.00 – 14.00 Uhr in der DASA, Friedrich-Henkel-Weg 1–25, 44149 Dortmund-Dorf, Infos gibt es unter: [www.dasa-jugendkongress.de](http://www.dasa-jugendkongress.de)

#### Aus dem Inhalt:

- Vertreterversammlung
- Sicherheit beim Bootsverleih
- Brückendurchfahrten
- Sonnenschutz bei Arbeiten im Freien



## Meisterwerke der Bautechnik

Schiffshebewerke – auf der einen Seite Zweckbauten zur Erleichterung der Schifffahrt, auf der anderen Seite wahre Wunderwerke der Technik und nicht selten ein touristisches Ziel – wie die Wasserstraßen selbst, die neben der Schifffahrt vielen auch zur Freizeitgestaltung und Erholung dienen. Lesen Sie zum Schiffshebewerk Scharnebeck den Text auf Seite 8.

## Zwischen Abschied und Aufbruch Vertreterversammlung der BGF tagte in Hamburg

Die Tagesordnung der Vertreterversammlung der BGF am 20. Mai beschäftigte sich wiederum mit zahlreichen Themen der Verwaltungs- und Präventionsarbeit der BGF. Auch die Abwicklung des Haushalts und die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2007 waren Gegenstand. Informiert wurde auch über den aktuellen Stand der Fusion mit der See-BG. Beide Partner betonten dabei,

dass man auf einem guten Weg sei und der Terminplan eingehalten werden könnte. Der zwischen den beiden Häusern ausgehandelte Entwurf für einen Fusionsvertrag sowie die Satzung wurden dem Bundesversicherungsamt zur Vorprüfung zugeleitet.

Ein ganz anderes Thema prägte die Sitzung, ohne offiziell Thema der Tagesordnung zu sein. Nach 23 Jahren als Hauptgeschäftsführer der

BGF tritt Heino W. Saier Ende Juni in den Ruhestand. Im Rahmen der Verwaltungsgemeinschaft zwischen der BSBG und der BGF war Saier auch für kurze Zeit Hauptgeschäftsführer der BSBG. Die Erfahrungen mit dieser Fusion gibt Hoffnung, dass auch die Fusion mit der See-BG gelingen wird. Die Voraussetzungen dazu sind gut. Nicht zuletzt dank der hervorragenden Vorarbeit des scheidenden Hauptgeschäftsführers und seiner Nachfolgerin.

Am Rande der Sitzung wurden daher die Verdienste von Direktor Saier gewürdigt. Ihm sei es gelungen, eine moderne und zukunftsorientierte Verwaltung zu schaffen. „Dank seiner Führung sind wir gut aufgestellt und werden die Herausforderungen der Fusion und die Aufgabenstellung der BG Verkehr gut meistern“, zeigte man sich überzeugt. Mit der Nachfolgerin Sabine Kudzielka sei eine gute Wahl getroffen worden. Sie werde mit neuen Akzenten den erfolgreichen Weg fortsetzen.



Blick ins Podium: Heino W. Saier, Wolfgang Manneck, Heinrich Frey.



Teilnehmer der CIPA-Vollversammlung bei ihrer Exkursion zur Drau.

## Gemeinsam für mehr Sicherheit in Europa Europäischer Ausschuss traf sich zur CIPA-Vollversammlung

Gemeinsame Standards festlegen und von den anderen lernen – so könnte man die Inhalte der diesjährigen Vollversammlung des Internationalen Ausschusses zur Verhinderung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA) zusammenfassen. Anfang Mai trafen sich die Vertreter verschiedener Arbeitsschutzinstitutionen, darunter auch Vertreter der BGF, in Klagenfurt. Hauptthemen waren die Überarbeitung und Aktualisierung der bestehenden CIPA-Regeln. Die

CIPA-Regeln geben Empfehlungen für einen einheitlichen Arbeitsschutzstandard in der Binnenschifffahrt in Europa. Die Empfehlungen werden regelmäßig überarbeitet und dem Stand der Technik angepasst. Am Ende der Sitzung wurde den CIPA-Mitgliedern auf der Drau das Projekt „Alleinarbeitsplätze mit erhöhter Unfallgefahr in der Binnenschifffahrt“ vorgestellt.

Die Drau ist ein staugeregelter Fluss. Um ein Versanden zu verhindern bzw. um optimale

Fließeigenschaften zu schaffen, muss im Bereich Klagenfurt Geschiebematerial gebaggert und verklappt werden. Dazu werden ein Schwimmbagger und zwei motorisierte Klappschuten, die sich bis zu 8 km vom Bagger entfernen, eingesetzt, auf denen jeweils nur eine Person tätig ist.

Damit diese Personen hinsichtlich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes wirksam überwacht werden und rechtzeitig Erste-Hilfe-Maßnahmen eingeleitet werden können,

sind alle Einheiten, zusätzlich zur normalen nautischen Ausrüstung, mit einem sogenannten Todmannschalter und GPS ausgerüstet.

Dabei hat man darauf geachtet, den normalen Betriebsablauf im Steuerhaus so wenig wie möglich zu verändern. Bleiben Warnung und Signale aus, werden automatisch vorher festgelegte Maßnahmen wie die Alarmierung an Bord des Baggers und an eine Landzentrale ausgelöst und die Rettungskette eingeleitet.

Hallo  
Fahrensleute!

## Einen Arztbesuch plant man besser in Ruhe

Mit den Terminen beim Arzt ist es so eine Sache: Wenn man einen braucht, soll es schnell gehen, bei einer akuten Erkrankung sogar möglichst sofort. Der Arzt soll dann ausreichend Zeit für einen haben, damit man sich mit seinem Anliegen gut aufgehoben fühlt. Wer im Wartezimmer sitzt, möchte dann aber nicht lange warten müssen. Eine Herausforderung, mit der jeder Arzt, jede Praxis tagtäglich umgehen muss.

Dies gilt natürlich auch für Binnenschiffer. Sie sind erst recht auf Flexibilität angewiesen, denn der Alltag eines Binnenschiffers ist in der Regel von uneternen und oft nicht vorhersehbaren Terminen geprägt. Nicht immer gelingt es den Matrosen oder Schiffsführern dann, wenn sie einmal Zeit haben, von jetzt auf gleich einen Untersuchungstermin zu bekommen. Die Praxen der zugelassenen Ärzte sind oft kurzfristig „dicht“. Aber wenn man nicht gerade akut erkrankt ist, kann man viele Termine auch im Vorfeld planen. Mit ein paar Wochen, manchmal auch Tagen, Vorlauf lässt sich bestimmt ein für die Fahrensleute wie auch für die Praxis sinnvoller Termin absprechen – auch bei Untersuchungen, die für das Berufsleben notwendig sind.

Der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen ist die wesentliche Stelle, die nach der Verordnung zur Durchführung der Rheinpatentverordnung und nach der Binnenschifferpatentverordnung die ärztlichen Zeugnisse über die Tauglichkeit zum Beruf und



als Schiffsführer ausstellen darf. Diese Aufgabe wird ausgeführt durch die ASD Rhein-Ruhr GmbH mit den über das ganze Bundesgebiet verteilten Außenstellen.

Ab und zu erreichen die Redaktion des Fahrensmanns Beschwerden über Schwierigkeiten bei der Vergabe von Terminen für diese Untersuchungen. Aber wie bei allem gibt es auch hier zwei Seiten. Da soll es tatsächlich vorkommen, dass ein Schiffsführer seinen 50. Geburtstag nicht wahrhaben will oder gründ-

lich verschläft – beim Feiern kein Problem, wohl aber fürs Patent, denn der „verschlafene Geburtstag“ bedeutet auch, dass die Gültigkeit des Patents ohne erneute verkehrsrechtliche Untersuchung erloschen ist. Der Schiffsführer hätte aber volle drei Monate Zeit gehabt, denn so alt darf das ärztliche Zeugnis bei Patentverlängerung sein. Und auch die Reederei, die wie jedes Jahr eine Handvoll – oder sogar mehr – Schiffsjungen und -mädchen einstellt, weiß schon Monate im Voraus, wann diese jungen Leute ihren ersten Tag im Betrieb haben werden und kann Termine entsprechend früh reservieren.

Der Griff zum Telefonhörer (oder zur Maus) erleichtert die ganze Angelegenheit: Unter der Telefonnummer 02 03-29 52 21 oder info@asd-rheinruhr.de kann für den Duisburger Raum ein Termin abgesprochen werden. Ebenso kann erfragt werden, wo der außerhalb von Duisburg am leichtesten zu erreichende Arzt die Untersuchung durchführen kann.

Eure

*Regitta*



Freilufffahrten mitten durch die Hauptstadt.

## In Berlin liebt man die „Gürteltiere“

### Nach der Wende kamen die Aqua-Cabrios

Mit der sogenannten Wende 1989 hat sich das Leben in vielen Bereichen gravierend geändert. So auch in der Fahrgastschiffahrt – besonders wohl in Berlin. Hier liebt man heute die „Gürteltiere“ als Fahrgastschiffe.

Vor dem Mauerfall wurden im Westteil der Stadt die Gäste überwiegend am Wannsee und in Tegel befördert. Im Ostteil der Stadt war in Treptow der zentrale Hafen für die Fahrgastschiffahrt. Die „Dampferfahrten“ führten dann überwiegend ins Grüne – also dorthin, wo die Wasserstraßen groß und breit waren und die Brücken für die gebauten Schiffe eine ausreichende Durchfahrthöhe hatten. Mit der Öffnung der innerstädtischen Wasserstraßen wuchs das Interesse, verstärkt die engen Wasserstraßen mit Fahrgastschiffen zu befahren.

### Brückenfahrten in Berlin

Da jene Schiffe, die bereits in der Stadt fahren konnten, zum Zeitpunkt der Öffnung nicht in ausreichender Anzahl vorhanden waren, wurden solche, die bis dahin ins Grüne fuhren, jetzt so umgebaut, dass ein Passieren der vielen Brücken möglich wurde. Der heutige Begriff der „Brückenfahrten“ war geboren.

Übrigens, Berlin hat wohl mehr Brücken als Venedig. Und diese Brücken sind gerade der Anziehungspunkt für die zahlreichen Touristen.

Wenn man auf Postkarten europäischer Städte Aufnah-

men von Schiffen sieht, so sind diese immer so gebaut, dass sie uneingeschränkt die Brücken durchfahren können. So zum Beispiel die Grachten-schiffen in Amsterdam, von denen die Reederei Siebach 1991 zwei nach Berlin holte.

Ausgehend von diesem Schiffstyp wurde wohl auch ein neuer Fahrgastschiffstyp gemeinsam mit der Schiffs-werft Bolle in Derben und der Reederei Siebach für Berlin geboren. Es entstanden die nunmehr in großer Anzahl fahrenden Fahrgastschiffe mit nur einem Deck, wo die Gäste bei schönem Wetter im Freien sitzen. In Berlin spricht man bei diesen Schiffen vom Aqua-Cabrio-Schiff.

Wie bei vielen Ideen, so ist auch mit dem Bau dieser zahlreichen Fahrgastschiffe die Entwicklung schrittweise vorangegangen. Das erste Schiff dieser Serie war spartanisch: Sowohl die Gäste, als auch der Schiffsführer saßen im Freien; wobei der Schiffsführer natürlich witterungs-geschützt fahren konnte. Die nunmehr letzten Schiffe dieses Schiffstyps wurden mit einem abgeschlossenen Steuerstand gebaut, u.a. auch mit Klimaanlage. Der Bereich, in dem die Fahrgäste sitzen, ist mit einer fahrbaren, aus mehreren Teilstücken bestehenden Glasüberdachung aus Polycarbonat überbaut. Der Öff-

nungsvorgang ist innerhalb kürzester Zeit vom Bordpersonal realisierbar. So können die Fahrgäste bei schönem Wetter „draußen“ sitzen und bei Regenwetter unter dem regendichten Glasdach die Fahrt geschützt genießen. Zahlreiche Schiffe dieser Bauart sind für die Beförderung von zirka 100 Personen vorgesehen. Das größte Schiff kann jedoch bis zu 200 Fahrgäste aufnehmen.

### „Gürteltiere“ auf Kanälen

Wie bei allen Sehenswürdigkeiten Berlins, so hat auch der Berliner für diese „Dampfer“ wieder ein Kosewort erfunden. Sie werden – vermutlich wegen der ringförmig angeordneten Metallstreifen am Glasdach – einfach „Gürteltier“ genannt. Auf Postkarten aus Berlin werden zunehmend „Dampfer“ abgebildet, darunter auch ein paar „Gürteltiere“.

Anzumerken ist abschließend, dass natürlich alle Fahrgastschiffe die Brückenfahrten weiterhin durchführen können, auch die mit einem hervorragenden Salon im unteren Teil des Schiffes und einem Oberdeck für den freien Blick vom Schiff in die Stadt, jedoch mit der erhöhten Aufmerksamkeit der Besatzung beim Durchfahren der Brücken.

## Künftig niedrigerer Schallpegel Übergangsvorschrift für die Lärmgrenzwerte in der Wohnung

Reedereien und Partikuliere, die Schiffe besitzen, deren Kiel vor dem 02.04.1976 gelegt worden ist, seien auf das Auslaufen der Übergangsfrist zu § 12.02 Nr. 5 Anhang II Bin-SchUO hingewiesen: Wenn sie vorhaben, in nächster Zeit die Wohnungen an Bord umfangreich zu renovieren, sollten sie schon jetzt berücksichtigen, dass ab der ersten Attestverlängerung nach dem 01.01.2015 in allen Aufenthaltsräumen ein Schallpegel von 70 dB(A) nicht überschritten werden darf. In den Schlaf-



Lärmarme Schlafkabinen werden zur Pflicht.

ohne Veränderung des Kasko der Achter- oder Vorderwohnung vorgenommen wurden, brauchten bisher nicht schalltechnisch bewertet werden. Die Schiffe behielten ihren Besitzstand. Diese Regelung läuft jedoch nun aus.

Die Technischen Aufsichts-beamten des Referates Bin-

nenschiffahrt der BGF beraten ihre Mitglieder auf Anfrage zu dieser Problematik, so auch zu den erforderlichen Maßnahmen nach der Verordnung zum Schutz der Beschäftigten vor Lärm und Vibration. Zudem führen sie Schallpegelmessungen in den Maschinen- und Wohnräumen durch, mittels derer festgestellt werden kann, ob die Schlaf- und Wohnräume an Bord den nach Ablauf der Übergangsfrist auch für ältere Schiffe geltenden Bestimmun-

### Werte für die B-Fahrt

gen eventuell schon genügen. In diesem Fall kann das Messprotokoll bei der entsprechenden Nachuntersuchung der SUK vorgelegt werden und das Schiff behält die Zulassung auch für die B-Fahrt bzw. die 24-stündige Fahrt.

### Schallpegel begrenzt

räumen beträgt der zulässige Grenzwert 60 dB(A). Wird dieser überschritten, so darf das Fahrzeug nur noch in der A-Fahrt eingesetzt werden.

Wohnungsrenovierungen an Bord, die in den letzten Jahren



Zum Aufenthaltsbereich gehört auch die offene Küche.

## Damit die Stromversorgung klappt Norm zum Elektrischen Landanschluss verabschiedet

Im europäischen Normengremium CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschiffahrt“ werden Normen zu Ausrüstungsgegenständen und Bauteilen von Binnenschiffen sowie Normen zu der Schnittstelle Binnenschiff/Landanlage erarbeitet. Im Normengremium, das seit seiner Gründung vor fast 20 Jahren unter der Leitung eines Mitarbeiters des Referats Binnenschiffahrt der BGF steht, arbeiten Fachleute aus verschiedenen europäischen Ländern direkt durch Teilnahme an den Sitzungen oder individuell durch schriftliche Kommentare und Ergänzungen zu den Normentwürfen mit.

Die 39. Sitzung des CEN/TC 15 fand Mitte April 2009 in Hamburg statt. Auf der Tagesordnung stand u.a. die Verabschiedung der Norm „Elektrischer Landanschluss 400 V bis 63 A“, wie er für Versorgung von liegenden Güterschiffen in Häfen und an Liegestellen vorgesehen ist.

### Normvorhaben

Vier weitere Normvorhaben wurden diskutiert:  
– Geländerstützen für losnehmbare und umlegbare Geländer,  
– Plakat mit Hinweisen zur Bergung, Wiederbelebung und Erstversorgung Ertrin-

kender (unsere „Gelbe Tafel“),  
– Gehäuse für Rettungsringe,  
– Schläuche und Anschlüsse für die Übernahme von Trinkwasser.

Jeder, der sich an der Erarbeitung der Normen durch aktive Mitwirkung oder schriftliche Anregungen beteiligen möchte, ist herzlich willkommen.

Interesse kann bekundet werden bei der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik im DIN, Maja Buntrock (maja.buntrock@din.de) oder beim Leiter der deutschen Delegation im CEN/TC 15, Heinz-Hermann Mecklenburg (hmecklenburg@bgf.de).

● **Premiere für ein Seminar**

● **Schutz für die Haut**

● **Vermietung mit Rettungsweste**

# So arbeiten Bootsvermieter sicher

Jetzt haben sie wieder Saison, die Fahrgastschiffahrt, aber auch die Bootsvermietungen, Segelschulen und anderen Dienstleister, die den „Freizeitkapitänen“ und anderen Interessierten die Freizeit am und auf dem Wasser ermöglichen und erleichtern. Die Gäste erwartet dann wieder ein einladendes Ambiente: Segel-, Ruder- und andere Boote, frisch gestrichen oder gesäubert, eine Steganlage, die problemlos begangen werden kann, Gastronomieanlagen, die zum Verweilen einladen ... Was so strahlend in der Sonne blitzt und die Gäste einlädt, musste vorher auf „Vordermann“ gebracht werden. Da hieß es schmiegeln und streichen, Bootsstege aufmöbeln und Zugänge herrichten. Harte Arbeit für die Beschäftigten – und dies nicht ohne Gefahrenpotenzial.

2008 wurde deshalb ein lang gehegter Wunsch erfüllt und ein Seminar für die Zielgruppe der Bootsvermieter

## Gefahr des Ertrinkens

durchgeführt. Diese zahlenmäßig kleine, jedoch nicht unbedeutende Gruppe in der Binnenschiffahrt traf sich vom 3. bis 5. Dezember 2008 in Sellinghausen, um sich im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes weiterbilden zu lassen. Nach einem anfänglichen, gegenseitigen Abtasten und nach der Vorstellung der Aufgaben der Berufsgenossenschaft, ging es in den Diskussionen, Lehrgesprächen und Gruppenarbeiten gezielt ins Detail.

Ziel des Seminars war es, Unfallschwerpunkte und zentrale Gesundheitsgefährdungen herauszuarbeiten und Maßnahmen zur Beherrschung der Gefahren zu erarbeiten.

Schnell wurde klar, dass es viele Gemeinsamkeiten mit anderen Sparten der Binnenschiffahrt gibt, aber auch Besonderheiten. Um gleich mit den Gemeinsamkeiten zu beginnen: Auch Bootsvermietungen und Segelschulen arbeiten eng am Element Wasser.

Und wie andere Beschäftigte in der Binnenschiffahrt, sind auch sie dadurch der Gefahr des Ertrinkens ausgesetzt.

Das beginnt schon beim Zugang zu den Fahrzeugen. Die Stege sind meistens aus Holz, welches keine oder nur eine unzureichende Rutschhemmung aufweist. Zudem sind sie meistens feucht oder nass, was selbst einen besseren Bodenbelag rutschig macht. Absturzsicherungen sind selten bis gar nicht vorhanden.

Wichtig wäre deshalb die Rettungsweste. Doch viele Seminarteilnehmer waren der Meinung, Ruder-, Trei- oder Elektroboote mit angelegter Rettungsweste zu vermieten, mache sich nicht so gut (warum eigentlich nicht?). Eine Lösung, die Akzeptanz für die Rettungsweste zu erhöhen, ist es, nicht nur selbst die Rettungsweste zu nutzen, sondern auch an die Mieter der Boote geeignete Rettungsmittel auszugeben.

Der Sicherheitsgedanke wird auch in der Freizeit immer wichtiger und sollte deshalb auch auf dem Wasser verbreitet werden. Für den, der Berge erklimmt, ist die Nutzung von Seil und Karabiner eine Selbstverständlichkeit. Und keine Alpenschule würde ihre Schüler ohne Klettergurt losziehen lassen. Warum sollte dann nicht auch die Rettungsweste zur Standardausrüstung beim Wassersport gehören?

Vieles kann aber auch bereits im Vorfeld zur Verminderung der Unfallgefahr getan werden. Im Seminar wurden deshalb auch verschiedene rutschhemmende Bodenbeläge sowie geeignetes Schuhwerk vorgestellt. Einzelheiten zu den Liegplätzen und Steganlagen entnehmen Sie bitte dem Artikel auf Seite 6.

Auch bei Reparatur- und Wartungsarbeiten gibt es einiges zu beachten. Entrosten, Schleifen, Bohren, Sägen, Staubsaugen, Motoreninstandsetzung und -probeläufe – alles Tätigkeiten, die mit stärkerer Geräusentwicklung einhergehen. Schon bei einem arbeitstäglichen Schallpegel von 80 dB(A) oder mehr wird der untere Auslöse-



Auch Mitarbeiter von Bootsvermietungen benötigen PSA.

wert der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung (LärmVibrationsArbSchV) erreicht und es sind verschiedene vorbeugende Maßnahmen erforderlich, damit es bei den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht zu bleibenden Gehörschäden

## Handschuhe zum Schutz

kommt. Kann die Lärmentwicklung nicht mit technischen Maßnahmen reduziert werden, muss Gehörschutz zur Verfügung gestellt und genutzt werden.

Bei der Vorbereitung und Reinigung der Boote gehen die Beschäftigten mit sehr unterschiedlichen Stoffen um. Dabei handelt es sich ganz oft um Gefahrstoffe. Der Umgang mit Gefahrstoffen bei Reinigungs- und Reparaturarbeiten an Booten und Anlegestellen war deshalb ein weiteres wichtiges Thema des

Seminars. Epoxidharz, Lösemittel und Abbeizer waren nur eine Handvoll der Gefahrstoffe, die zur Sprache kamen. Je mehr an diesem Thema gearbeitet wurde, umso deutlicher wurde den Teilnehmern, womit sie während der Arbeit so umgehen. Schnell wurde deutlich, dass über die lange Einwirkungszeit Gesundheitsschäden auftreten können, die die Beschäftigten so nicht in Betracht gezogen haben. Sichtlich beeindruckt waren die Teilnehmer über die Tatsache, wie die Haut durch diese Stoffe belastet wird und welche Auswirkungen, d.h. welche Hauterkrankungen auftreten können. „Dass wir unserer Haut so viel antun, hätte ich nicht gedacht“, so ein Teilnehmer. „Erstaunlich, dass sie so viel aushält, obwohl sie nur so dünn ist.“

Schutz bietet hier der Ersatz der Stoffe durch Varianten, die keine oder weniger gefährliche Inhaltsstoffe beinhalten. Reinigungsmittel und Farben gibt es nämlich in verschiedenen Zusammensetzungen. Wichtig ist ein Blick auf das Etikett. Ist ein Gefahrensymbol aufgedruckt, dann ist das konsequente Tragen der persönlichen Schutzausrüstung notwendig: Schutzhandschuhe, je nach Zusammensetzung eine Atemschutzmaske und ggf. ein Einmaloverall können die Gesundheitsgefahr um ein Vielfaches mindern.

Beschäftigte in Bootsvermietungen und Segelschulen gehen aber nicht nur mit Farben und Lacken um und sind dabei Lösemitteln und Gefahrstoffen ausgesetzt. Sie arbeiten nicht selten auch mit elektrischen Geräten (zum Beispiel beim Abschleifen), heben Lasten, sind der Sonne ausgesetzt, um nur einige der weiteren Bedingungen zu nennen, die beachtet werden müssen. Die wenigen Beispiele zeigen schon, auch bei Bootsvermietungen und ähnlichen Betrieben ist es wichtig, dass man sich im Vorfeld Gedanken über die Arbeitsvorgänge und die damit



Der Zugang zu den Booten muss für Beschäftigte und Mitarbeiter gefahrlos möglich sein.

zusammenhängenden Gefährdungen und Möglichkeiten zu ihrer Minimierung macht. Gefährdungsbeurteilung heißt das Stichwort. Der Arbeitgeber hat hierzu im Vorfeld die Arbeitsplätze anzusehen, zu ermitteln welche Gefährdungen mit bestimmten Arbeitsvorgängen verbunden sind, und festzulegen, was zur Verhinderung oder Verminderung der Gefährdung getan werden muss. Richtige Planung und die Bereitstellung geprüfter und geeigneter Arbeitsmittel sind erste Schritte. Die Nutzung persönlicher Schutzausrüstung, der Gebrauch von Haut- und Sonnenschutz und

## Wunsch nach zweitem Seminar

das Tragen von Schutzkleidung und geeigneten Schuhen sind weitere Bausteine für mehr Sicherheit. Nicht zu vergessen ist auch, dass für den Fall der Fälle Vorkehrungen zu treffen sind. Bei einem Unfall, zum Beispiel dem Kentern eines Bootes, – dies kann auch im Übungsbetrieb auf dem Gewässer auftreten – ist für die Sicherstellung der Ersten Hilfe zu sorgen. Ist eine Rettungsstation der DLRG oder einer anderen Hilfsorganisa-

tion in der Nähe, die Hilfe leisten kann? Ist es erforderlich, dass ein eigenes Rettungsboot vorgehalten wird? Wie funktioniert die Rettungskette dann? Wer muss informiert werden und ist das Personal entsprechend unterwiesen? Alles Fragen, die man schon im Vorfeld beantworten muss, damit es im Ernstfall nicht ernst wird.

Und denken Sie immer daran: Sie sind zwar im Grenzbereich zur Freizeit aktiv, aber ein Tag am und auf dem Wasser ist für Sie – im Gegensatz zu Ihren Gästen – Alltag. Und der sollte gesund bleiben.

Das sahen die Teilnehmer der Abschlussdiskussion ebenso. Einstimmig wurde der Wunsch nach einem Folge-seminar geäußert. „Wir wollen das vertiefen, was im Einführungseminar nur angerissen werden konnte,“ so ein Teilnehmer des Seminars. Zudem solle das Einführungseminar für diejenigen, die das Seminar verpasst haben, wiederholt werden. „Das Seminar lohnt sich auf jeden Fall, es ist eine gute Leistung. Ich weiß jetzt, was mit meinem Beitrag geschieht,“ so ein weiterer Teilnehmer. „Wir haben viel gelernt. Schade nur, dass nicht noch mehr Kollegen das Angebot der BGF genutzt haben.“



Sicher fahren mit angelegter Rettungsweste.

# Die Rettungskette muss immer stehen

## Alleinarbeitsplätze stets absichern

Erfreulicherweise sind in den letzten Jahren die Arbeitsunfälle kontinuierlich zurückgegangen. Dennoch sind aber, trotz der Bemühungen aller Beteiligten, viele Arbeitsplätze in der Binnenschifffahrt immer noch als gefährlich einzustufen. Das Gehen auf einem Verkehrsweg in einer Werkstatt und das Begehen eines Gangbordes auf einem Binnenschiff unterscheidet sich eigentlich wenig, was den Vorgang des Gehens und die Möglichkeit des Ausrutschens, Stolperns oder Stürzens selbst betrifft. Aber die Unterschiede zwischen einem Sturz in einer Werkstatt und dem Sturz im Gangbord mit der Gefahr des anschließenden Sturzes über Bord mit dem zusätzlichen Risiko des Ertrinkens sind erheblich.

### Erste Minuten sind entscheidend

Die Einflüsse des fahrenden Schiffes, die Umweltbedingungen, die ständig wechselnden Einsatzorte und der Termindruck sind von sich aus schon als zentrales Problem im Dienstleistungsgewerbe Binnenschifffahrt zu sehen. Als weiterer entscheidender Faktor kommt die auf ein Minimum reduzierte Besatzungsstärke hinzu: Zwei Personen auf einem kleinen Gütermotorschiff sind Standard, Solo-Betrieb auf Fähren und Bunkerbooten immer häufiger. Hier stellt sich die Frage, wie kann die Besatzung in einer kritischen Situation reagieren, besonders wenn ein Besatzungsmitglied betroffen ist? Ausgehend vom Präventionsgedanken und mit der Gefährdungsbeurteilung als Grundlage aller Arbeitsschutzmaßnahmen müssen neben den normalen Arbeitsabläufen auch Abweichungen

und Störungen betrachtet werden. Dies erfordert geeignete Maßnahmen bei einem nicht weiter zu reduzierenden Restrisiko.

So ist zur Eigensicherung bei bestimmten Arbeiten die Rettungsweste obligatorisch und auf jedem Schiff – als eigenständiger Betriebsteil – wird mindestens ein Ersthelfer gefordert.

Gerade bei der Mindestbesatzung sind alle aufeinander angewiesen. Gegenseitige Information und eine Abstimmung der Tätigkeiten sind zwingend erforderlich. Schon zu Schleppschiffzeiten gab es bestimmte abgesprochene Signale für Notsituationen. Im Zeitalter des Betriebsfunks und der Wechselsprechanlagen sollte dies kein Thema sein.

Es kann nicht angehen, dass der Schiffsführer von der Wasserschutzpolizei informiert wird, sein Matrose sei beim Rostklopfen über Bord gefallen und säße mittlerweile auf dem WSP-Boot oder dass ein Mitarbeiter unbemerkt über längere Zeit verletzt im Maschinen- oder im Laderaum liegt.



Schiffsführer allein auf der Brücke.

Für eine Erstversorgung sind die ersten Sekunden und Minuten entscheidend. Das Eintreffen von medizinischem Fachpersonal zur weiteren Behandlung wird an Land innerhalb von 15 Minuten erreicht. In der Binnenschifffahrt sind diese Zeitfaktoren nicht umsetzbar, aber auch hier ist eine schnelle, möglichst unmittelbare Erkennung und Meldung des Unfalls notwendig.

Entsprechende technische und organisatorische Möglichkeiten sind vorhanden; an Land werden sie auch schon seit Jahren eingesetzt. Dies gilt zum Beispiel für Alleinarbeitsplätze auf großen oder unübersichtlichen Werksgebäuden oder in der Forstwirtschaft.

### Ohne Sichtkontakt: Rückmeldung

Mit der BG-Regel 139 „Einsatz von Personen-Notsignalanlagen“ wurde unter anderem auch eine Hilfestellung bei der Beurteilung eines Arbeitsplatzes unter diesem Aspekt gegeben. Mit einer Risikozahl kann der einzelne Ar-



Arbeitsplätze auf Binnenschiffen können weit voneinander entfernt sein.

beitsplatz eingestuft und Maßnahmen abgeleitet werden.

Vorrangig muss abgeklärt werden, ob die Arbeiten überhaupt von einem Einzelnen durchgeführt werden dürfen und wenn ja, wie sie abzusichern sind, das heißt in welchem Umfang technische und organisatorische Sicherungsmaßnahmen getroffen werden müssen.

Als grober Anhaltspunkt gilt: Besteht kein direkter Sichtkontakt, so muss spätestens alle 15 Minuten eine Rückmeldung erfolgen oder es müssen andere Kommunikationsmöglichkeiten bestehen, z.B. Wechselsprechanlage oder Betriebsfunk.

Besteht die Gefahr, dass die Person handlungsunfähig wird, muss eine automatische Meldung über eine Personen-Notsignalanlage vorgesehen werden.

Gefährliche Arbeiten, wie z.B. Eingriffe an Maschinen bei laufendem Betrieb, dürfen – falls überhaupt – grundsätzlich nicht von einem Einzelnen durchgeführt werden. Kontrollgänge ja, Wartungsarbeiten nein.

Es ist dringend angezeigt, die bestehenden Gefährdungsbeurteilungen daraufhin zu überprüfen. Gefährdungsbeurteilungen müssen alle Einflusskriterien des Arbeitsplatzes erfassen. Hierzu gehört

auch die Forderung, dass die Rettungskette und die Erste-Hilfe-Maßnahmen sichergestellt sein müssen. Hinweise, was beachtet werden muss, beinhaltet die CIPA-Regel „Alleinarbeitsplätze mit erhöhter Unfallgefahr in der Binnenschifffahrt“ (die Regel ist erhältlich beim Referat Binnenschifffahrt Tel. 0203 2952-112 oder uklein@bgf.de, sowie demnächst auf der Homepage der CIPA: www.cipa-online.org). Auch die BGR 139 enthält klare Regelungen für den Bereich der gefährlichen Allein-Arbeiten.

### Alarmierung durch Signale

Die ständig steigende Belastungen und die Reduzierung der Besatzung in unserem Gewerbe müssen durch geeignete technische Maßnahmen zumindest soweit reduziert werden, dass nur noch ein vertretbares Restrisiko akzeptierbar verbleibt. Bei einem Unfall mit einer Mindestbesatzung kann der Verbleibende derzeit meist keine Hilfeleistung erbringen, ohne das Fahrzeug zu gefährden. Lösungsmöglichkeiten aus dem Landbetrieb können auch in der Binnenschifffahrt hilfreich sein.

Denkt man zum Beispiel an einen Schubverband, bei dem der Schiffsführer alleine im Steuerhaus ist. Bei einer ähnlich gelagerten Situation im Bahnbetrieb ist der Lokführer gezwungen, regelmäßig einen so genannten Totmannkontakt zu aktivieren, sonst wird der Zug automatisch abgebremst. Für ein Schiff ist dies sicherlich nicht sinnvoll. Es würde aber genügen, wenn die Besatzung bei einem Ausfall des Schiffsführers durch ein Signal alarmiert würde oder in der Mehrzahl der Fälle der Betroffene selbst wieder an seine Tätigkeit erinnert werden würde. Vereinzelt haben Reedereien dies bereits auf Wunsch der Besatzung (!) eingeführt.

Besatzungsmitglieder führen mehrmals am Tag Arbeiten aus, die nicht im unmittelbaren Sichtkontakt oder in Rufweite erfolgen. Geschieht bei diesen Arbeiten ein Unfall, vergehen oft kostbare Minuten, ohne dass der Vorgang bemerkt wird. Der schlimmste Fall wäre ein unbemerkter Sturz über Bord.

Hier muss organisatorisch sichergestellt werden, dass solche Situationen bemerkt und das Unbemerkte nicht eintreten kann. Regelmäßige Rückmeldungen, Sicherung durch eine zweite Person oder alternative technische Maßnahmen sind angezeigt.

## Technische Hilfen gegen Brücken-Anfahrten

### Aufmerksamkeit verhindert Kollisionen – Steuerhäuser frühzeitig senken

Nach Angaben der Wasserschutzpolizei Nordrhein-Westfalen haben sich allein im Bereich der WSD-West im Jahre 2004 sieben Anfahrungen mit Wasserfahrzeugen an Brücken mit zwei Verletzten; im Jahre 2005 zwölf Anfahrungen mit zwei Verletzten und einem Toten sowie im Jahre 2006 fünfzehn Anfahrungen mit fünf Verletzten ereignet. Auch bei den Mitgliedsbetrieben der BGF sind bundesweit in den vergangenen Jahren zahlreiche Unfälle, auch mit Todesfolge, zu beklagen.

### Absenkbare Steuerhäuser

Die Nachfrage nach immer größer werdender Transportleistung der Schiffe in den vorausgegangenen Jahrzehnten ließ die Abmaße – sowohl in der Länge aber auch in der Höhe – beträchtlich steigen. Noch in den 80ern des vergangenen Jahrhunderts war es geübte Praxis, vor dem Befahren des Kanalgebietes die Oberteile der Steuerhäuser vollständig zu demontieren. Dies ist erfreulicher Weise seit langem nicht mehr Stand der

Technik. Moderne Binnenschiffe verfügen über witterungsgeschützte Steuerhäuser, die in kürzester Zeit abgesenkt werden können.

Die Möglichkeit, das Steuerhaus in relativ kurzen Zeitspannen in seiner Höhe zu variieren, verleitet offensichtlich die Schiffsführer zunehmend dazu, mit dem Absenkvorgang zu spät zu beginnen. Natürlich steht hier der Wunsch der Schiffsführung im Vordergrund, die Wasserstraße so lange wie irgend möglich einsehen zu können.

Die Problematik stellt sich jedoch nicht nur in der Güterschifffahrt sondern zunehmend auch in der Fahrgastschifffahrt. Auch Fahrgastschiffe sowie Kabinenschiffe werden heute mit begehbaren Sonnendecks vorgesehen, damit die Gäste mehr Ausblick genießen können. Auch auf diesen Fahrzeugen werden die Steuerstände im Bereich des Oberdecks angeordnet, um den erforderlichen Sichtbereich zu gewährleisten. Bei Brückendurchfahrten ist damit ebenfalls ein erhöhtes Risiko für die Schiffsführung gegeben.

Ein Lösungsansatz wäre, Fahrzeuge einzusetzen, die in ihrer Höhe dem jeweiligen Fahrgebiet angepasst sind. Eine weitere technische Lösung könnte aus einer Messeinrichtung bestehen, die der Schiffsführung vor einer kritischen Brückendurchfahrt die Höhe des Steuerhauses optisch wie akustisch anzeigt. In der Diskussion steht eine automatisch erfolgende Absenkung des Steuerhauses bei Nichtbeachtung der Warnung durch den Schiffsführer. Denkbar wären auch Sensoren an der zu passierenden Brücke.

### Unterkanten kennzeichnen

Die momentane Durchfahrthöhe der Brücke wird dann einem Empfänger auf dem Wasserfahrzeug übermittelt und es erfolgt ein elektronischer Abgleich mit der tatsächlichen Gesamthöhe des Fahrzeuges, der dem Schiffsführer im Steuerhaus angezeigt wird.

Als Sofortlösung, bis zu einer eventuellen Umsetzung technischer Möglichkeiten, muss die Durchfahrthöhe der



Begegnungen unter der Brücke.

Brücken zukünftig der Schiffsführung deutlich kenntlich gemacht werden, sodass die Unterkante bei jeglichen

Witterungsverhältnissen erkennbar ist. Letztlich wird es aber immer der besonderen Aufmerksamkeit der

Schiffsführung bedürfen, um das gefahrlose Passieren der Brücken zu gewährleisten.

# Praxis-Tipp: Kabel komplett ausrollen

## Verlängerung nicht überlasten

Nicht immer und überall steht an Bord ein fest installierter Elektroanschluss bei Instandhaltungs- bzw. Wartungsarbeiten unter Verwendung elektrischer betriebener Arbeitsmittel zur Verfügung. Was tun? Natürlich wird eine E-Kabel-Verlängerung, die es in den verschiedensten Ausführungen, Längen, Einfachsteckverbindungen oder Mehrfachsteckleisten usw. gibt, zum Einsatz kommen. Wichtig ist, dass die Verlängerungsleitungen nicht „überlastet“ werden, sonst kommt es durch den Widerstand und der damit verbundenen Wärmeentwicklung zum Verschmoren der Kontakte bzw. zum Kabelbrand.

Weil der Abstand zur Energiequelle zu groß ist, wird oft eine sogenannte Kabeltrommel eingesetzt. Diese grundsätzlich praktische Arbeitshilfe kann allerdings „tückisch reagieren“. Wird das Kabel nur wenig oder teilweise entrollt und wird ein Elektrogerät mit hoher Leistung/hohem Energiebedarf angeschlossen, „streiken“ die meis-

ten Kabeltrommeln nach kurzer Zeit. Kein Strom fließt mehr! Ein Thermoschalter im Inneren der Trommel hat infolge zu hoher Wärmeentwicklung die Stromzuführung unterbrochen. Nicht der elektrische Widerstand allein, sondern das noch aufgerollte Kabel wirkt wie eine Spule und erzeugt über Induktivität zusätzliche Wärme. Deshalb ist es unbedingt erforderlich, das Kabel vollständig abzurollen

### Jährliche Prüfung

und so lang wie möglich auszuliegen. Ein entsprechender Hinweis ist auf jeder „neuen“ Trommel zu finden, z.B. aufgerollt: max. 1000 W/230 V~; abgerollt: 3000 W/230 V~.

Einige Kabelroller haben jedoch keinen Thermoschalter. Ein Beispiel wäre eine sogenannte Rasenmähetrommel, welche es mit und ohne Thermoschalter zu kaufen gibt. Der „Schuko-Stecker“ ist am inneren Kabelende angeschlossen und die Schuko-Kupplung

(Einzelanschluss) wird abgezogen. Verführerisch ist, dass das Kabel auf einer Trommel ohne Sicherungsschalter bei gleicher Größe fast doppelt so lang ist wie bei einer Trommel mit Schalter. Aber die Naturgesetze lassen sich auch hier nicht außer Kraft setzen, also bitte immer vollständig auslegen, wenn die Leistung des Verbrauchers dies erforderlich macht – im Zweifel immer ausrollen.

Was ist weiterhin zu beachten? Wo setze ich die E-Kabel-Verlängerung ein? Einige Kabeltrommeln sind mit folgendem Hinweis versehen: „Nur zur Verwendung in trockenen Räumen!“. Aber kann man das an Bord immer voraussetzen? Nein! Somit nur Kabel mit der Schutzart IP 44 einsetzen. Bei der Beförderung gefährlicher Güter sind die Verwendungsverbote beweglicher elektrischer Leitungen im Bereich der Ladung (Trockengüterschiffe: ADN 7.1.3.51.2 und Tankschiffe: ADN 7.2.3.51.2) unbedingt zu beachten.

Und ein Letztes: Der Unternehmer hat nach der Unfallverhütungsvorschrift für „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ (BGV A3) Verlängerungs- und Geräteanschlussleitungen mit Steckvorrichtungen mindestens jährlich durch eine Elektrofachkraft prüfen zu lassen.

# Mitmachen und gewinnen

Zitier-pappel	Akten-sammlung	engl.: Junge	amerik. Filmpreis	Süd-europäer	Teil der Motor-schaltung	Teil des Motors	Zünd-schur	Blumen-gefäß	Haus-tier
vorsätz-liches Zerstören						Farb-überzug			
ungebun-dene Form der Sprache				Riese, Wächter (griech. Sage)		2		eine Seite des Kontos	
	4				7	Brutstätte			8
Rohtopf-wieder-verwendung	frecher kleiner Junge	fremde Währung		9	Besucher			Beachtung aller Umstände	
Dienst-kleidung					überein-kommen		Nachtvogel		
			Staat in Westafrika				Schließ-vorrichtung, Sperre		Längen-maß
geschmol-zenes Vulkan-gestein	Stadt am Rhein		grob, ungehebelt		11	geripptes Gewebe		1	Lärm-instrument
sonderbar, seltsam						Auslese, Oberschicht			
griechischer Buchstabe				Rum-getränk			10	Herren-gebrock (Kzw)	
					Raub-, Speise-fische				6
Wohnung, Heim		Haus-tier				Hohlmaß			

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

Die Buchstaben von 1 – 11 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

**Einsendeschluss:**  
**31. Juli 2009**

**Auflösung**  
**aus Fahrensman 1/2009:**  
**NOTSIGNAL**

### Gewinner aus 1/2009

- 1. Preis € 50,-**  
**Jan Diebold**  
Bunkerstation „Arche Nowag“  
68169 Mannheim
- 2. Preis € 25,-**  
**Cornelius Eenhuis**  
MS „Panther“ THG  
47119 Duisburg
- 3. Preis € 25,-**  
**Hermann Hussmann**  
LRG „GAS 81“  
49716 Meppen
- 4. Preis € 25,-**  
**Julia Thiebes**  
GMS „Luma“  
54318 Mertensdorf
- 5. Preis € 25,-**  
**Mirco René Kirchner**  
MS „Leopard“  
32425 Minden

# Seminarangebote 2009/2010

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
<b>Fachkräfte für Arbeitssicherheit</b>			
S6/02570	Fortbildungseminar für Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung (Gefahrstoffverordnung, Explosionsschutzdokument, Hautbelastungen, Hauterkrankungen)	22.02.10 – 24.02.10	Sellinghausen
<b>Sicherheitsbeauftragte</b>			
G6/02571	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	25.01.10 – 29.01.10	Sellinghausen
G6/02572	Fortbildungseminar für Sicherheitsbeauftragte	10.02.10 – 12.02.10	Sellinghausen
<b>Berufsanfänger/Auszubildende</b>			
F6/02573	Einführungseminar 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
<b>Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie</b>			
F6/02576	Fortbildungseminar „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
<b>Bootsvermietung</b>			
F6/02580	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	23.11.09 – 25.11.09	Sellinghausen
<b>Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt</b>			
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 Teil 1	17.02.10 – 19.02.10	Sellinghausen
G6/02583	Teil 2	15.03.10 – 17.03.10	Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbebezüge			
Nummer	Seminarartikel	Seminartermin	Seminarort
H6/02585	Führungskräfteseminar	20.10.09 – 22.10.09	Bad Hersfeld
H6/02586	Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	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
F6/02589	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	02.11.09 – 04.11.09	Sellinghausen
F6/02590		24.02.10 – 26.02.10	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	<b>Wiederholer</b>	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 210154, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail: uklein@bfg.de.

# Ladung richtig sichern

## Gepäck im Auto muss gesichert werden

Wer kennt es nicht: Man kommt schwer beladen aus dem Baumarkt und steht vor der Herausforderung, das gerade Gekaufte im Auto zu verstauen. Schnell neigt man dazu, alles wahllos einzupacken – Hauptsache, es passt alles irgendwie hinein! Ein solches Verhalten ist jedoch höchst riskant: Ist die Ladung nicht richtig gesichert oder das Fahrzeug zu schwer beladen, kann es zu folgenschweren Unfällen kommen. Lose Gegenstände geraten bei einer Vollbremsung oder einem Ausweichmanöver schnell ins Rutschen und können die Insassen schwer verletzen oder sogar töten.

Bei der Beladung eines Fahrzeugs ist es wichtig darauf zu achten, dass die Ladung für alle „verkehrsüblichen Bedingungen“ gesichert ist – das heißt, die Ladung darf auch bei einer eventuellen Gefahren- bzw. Vollbremsung oder bei einem Ausweichmanöver nicht verrutschen. Schwere Gegenstände sollten im Wagen möglichst unten und mittig platziert werden. Außerdem ist unbedingt darauf zu achten, dass das zulässige Gesamtgewicht des PKWs keinesfalls überschritten wird. Die Fahrt wird sonst zu einem unkalkulierbaren Risiko.



Auch bei privaten Umzügen muss die Ladung gesichert werden.

Wird beispielsweise der hintere Teil des Fahrzeugs zu schwer beladen, verlagert sich der Schwerpunkt des Wagens nach hinten. Die Konsequenz: Die Bremsleistung wird verschlechtert und der Bremsweg verlängert. Angaben zum zulässigen Gesamtgewicht seines PKWs entnimmt man am besten dem Fahrzeugschein. Bedenken Sie: Auch das Gewicht der mitfahrenden Personen fällt in das zulässige Gesamtgewicht!

Fährt man einen Kombi, sollte die Ladung am besten durch ein stabiles, für das jeweilige Fahrzeugmodell geeignetes Gepäckgitter oder

netz von der Fahrgastzelle abgetrennt sein.

Lose Gegenstände im Fahrzeug können bei einem Bremsmanöver ungeheure Kräfte entwickeln. Deshalb gehört alles, was nicht unbedingt im Fahrgastraum benötigt wird, in den Kofferraum und keinesfalls auf den Beifahrersitz. Hier ist die Gepäckaufbewahrung besonders gefährlich. Während eines Bremsmanövers greift man instinktiv nach rechts, um zu verhindern, dass die Sachen herunterfallen. Somit ist nur noch eine Hand am Lenkrad und ein sicheres Führen des Wagens nicht mehr möglich.

# Binnenhäfen stehen im Hafenkonzert

## Verkehrsminister stimmt sich mit den Ländern ab

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat im März 2009 das erste „Nationale Hafenkonzert“ zur Abstimmung mit den Ländern und Verbänden vorgelegt. Damit legt der Bund einen strategischen Leitfadens seiner Hafenpolitik für die nächsten zehn Jahre vor. Das Hafenkonzert ist Teil des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“.

Das Besondere daran: Zum ersten Mal sind in einem Konzept auch die Binnenhäfen Teil einer Gesamtstrategie. Damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Binnenhäfen wichtige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße – Schiene – Wasserstraße sind. Sie werden als Hinterland-Drehkreuze und Güterverteilzentren für die deutschen Seehäfen und die ARA-Häfen immer wichtiger.

Wesentliche Ziele des Hafenkonzerts sind der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung sowie Umwelt- und Klimaschutz.

2009 und 2010 werden mit den Konjunkturpaketen I und II insgesamt vier Milliarden Euro zusätzlich in die Bundesverkehrswege investiert. Das heißt, die Investitionsmittel für Schiene, Straße und Wasser-



Häfen sind ein wichtiges Element der Verkehrsinfrastruktur.

straßen liegen für die Jahre 2009 und 2010 jeweils bei rund 12 Milliarden Euro.

Die Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpaketes I bei den Bundeswasserstraßen

### Für Anbindung des Hinterlands

(insgesamt 430 Millionen Euro) sind z.B. mit 210 Millionen Euro die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten

und Hinterlandanbindungen, mit 170 Millionen Euro die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm und mit 50 Millionen Euro die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen.

Das Konjunkturpaket II beinhaltet u.a. 350 Millionen Euro für Investitionen in Bundeswasserstraßen. Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen werden unter anderem die seewärtigen Zufahrten an Elbe, Weser und Ems sowie

den Nord-Ostsee-Kanal ausgebaut.

Das Hafenkonzert sieht weiter vor, dass dort, wo es wirtschaftlich vertretbar ist, das Profil der Wasserwege einheitlich ausgebaut wird. Leitbilder sind dabei das Großmotorgüterschiff und die Ermöglichung des zwei- bzw. dreilagigen Containerverkehrs durch Anhebung der Brückendurchfahrthöhen und Verlängerung der Schleusen-kammern.

# Festmachen im Hamburger Hafen wird bald einfacher

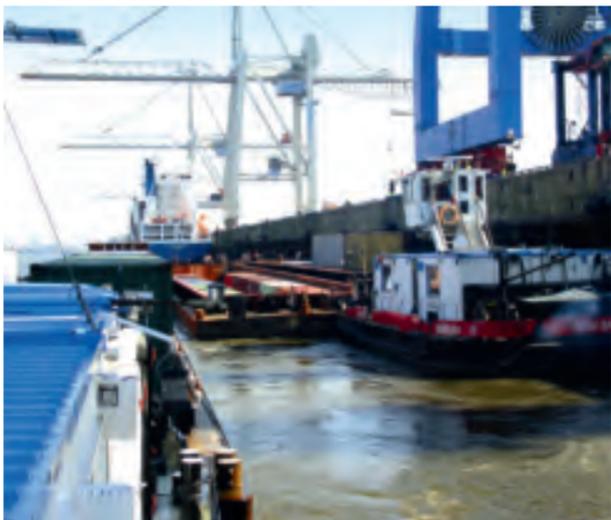
## Belange der Binnenschifffahrt besser berücksichtigen

David und Goliath – während sich die beiden Ungleichgewicht bekämpfen, herrscht in den Seehäfen ein notwendiges und meist gut gelebtes Miteinander: die Seeschiffe und die Binnenschiffe, die einen immer größer werdenden Teil der Hinterlandverkehre und Zubringerdienste in den Seehäfen übernehmen. So auch im Hafen Hamburg, der nicht nur einer der größten europäischen Seehäfen ist, sondern auch zu den Häfen zählt, in dem das Binnenschiff für das Transportaufkommen immer mehr an Bedeutung gewinnt.

### Gangbare Lösung

Doch wo ein Seeschiff sicher und bequem festmachen kann, ergeben sich für die Binnenschiffe und deren Besatzungen oft recht massive Probleme: Die Rollenfender sorgen für einen sehr großen Abstand zwischen Binnenschiff und Kaileiter, wodurch das Festmachen und der Landgang erschwert und gefährlich werden kann. In einem Hafen mit einem Tidenhub von mehreren Metern führen diese Fender oft zu Beschädigungen an den Gangbordgeländern bzw. ist ein sicheres Begehen der Gangborde nicht mehr möglich.

Das Referat Binnenschifffahrt der BG für Fahrzeughaltungen hat sich dieses Problems angenommen und versucht, gemeinsam mit den Betroffenen und den Verantwort-



Das Miteinander von großen und kleinen Schiffen soll einfacher werden.

lichen in Schifffahrt und Hafengewerbe eine für alle gangbare Lösung zu finden. So sollen zukünftig bei Erneuerungen oder Sanierung der Kaimauer die Rollenfender durch Fender ersetzt werden, die auch den Anforderungen der Binnenschiffe gerecht werden. Aber auch so lange die Rollenfender noch nicht ersetzt werden (können), kann dem Problem Abhilfe geschaffen werden: Wie uns der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. mitteilt, ist es an den Terminals gängige Praxis, eventuell störende Fender vor dem Anlegen des Binnenschiffs einzuziehen bzw. aus dem Weg zu räumen. Insofern sind die Terminalbetreiber für das Problem bereits sensibilisiert.

Die Terminalbetriebe haben die Kaimauern einschließlich

der Fender von der Stadt Hamburg angemietet. Deshalb bittet der Fahrensmann, dass die Binnenschiffer selber aktiv werden. Sie sollen sich

### Ankunft rechtzeitig mitteilen

rechtzeitig vor Ankunft an der Liege- bzw. Umschlagstelle bei deren Betreibern melden und darum bitten, an der dem Binnenschiff zugewiesenen Stelle die Fender einzuziehen bzw. aus dem Weg zu räumen.

Sollten bei der Erfüllung dieser Bitte Schwierigkeiten oder Unklarheiten bestehen, möge der Binnenschiffer sich dann bei der BGF melden (Tel.: 040 3980-1081). Wir sind gerne bereit, zu vermitteln.

# Mitgliederversammlung des BDB

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat am 30. April 2009 seine jährliche Mitgliederversammlung in seiner Geschäftsstelle „Haus Rhein“ in Duisburg durchgeführt. Neben den Regularien standen Nachwahlen für den Vorstand und das Präsidium auf der Tagesordnung.

Robert Baack ist in seiner neuen Funktion als Geschäftsführer der Lehnkering Reederei GmbH, die er seit Mitte Januar dieses Jahres innehat, wieder im Vorstand des BDB vertreten. Der Vorstand wählte ihn im Anschluss an die Mitgliederversammlung einstimmig in das Präsidium des BDB. Baack war zuletzt als Sprecher des Vorstandes der Deutschen Binnenreederei AG in Berlin Mitglied der BDB-Gremien. Für die Deutsche Binnenreederei arbeitet Dr. Dietmar Rehmann, Generalbevollmächtigter der DBR AG, im BDB-Vorstand mit. Als Dritter im Bunde trat Klaus Fuß, der neue Vorstand der MSG eG, auch im BDB-Vorstand die Nachfolge von Klaus Hohberger an, der Anfang April ausgeschieden ist.

Bei der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt nahm die Diskussion über den Umgang mit der Krise und ihren Folgen breiten Raum ein. Dort wurde darüber berichtet, dass der BDB aktuell mit den Bundestagsfraktionen Gespräche führt, um Wege zu finden, den Liquiditätsproblemen des Binnenschifffahrtsgewerbes zu begegnen. Die Mitglieder machten deutlich, dass die Durchführung einer generellen Abwrackmaßnahme für das deutsche Gewerbe derzeit keine Option darstellt.

# Ausländische Nachweise werden verglichen

## So werden ausländische Qualifikationen anerkannt

Der Binnenschifffahrt auf Europas Wasserstraßen sind kaum Grenzen gesetzt. Entsprechend zahlreich ist die Vielfalt der Nationen, aus denen die Arbeitnehmer auf Europas Flotten kommen: Deutsche Fahrenleute auf luxemburger Schiffen gehören heute ebenso zum Bild der Besatzungen wie Osteuropäer und Donau-Anrainer. Die überwiegend gut ausgebildeten und hoch motivierten Fachleute bringen ihre Qualifikation oft von „zu Hause“ mit.

So ist es heute selbstverständlich, dass auch Qualifikationen für den Arbeitsschutz, die in den Heimatländern erworben wurden, hier eingesetzt werden sollen: Arbeitsmedizinische Untersuchungen und Ersthelfer-Ausbildungen der Besatzungsmitglieder, teilweise auch Qualifikationen zur Fachkraft für Arbeitssicherheit in den Reedereien. Aber können diese Qualifikationen auch hier in Deutschland in unseren Mitgliedsbetrieben anerkannt werden?

Generell sind Qualifikationen im Arbeitsschutz, die in einem Mitgliedsland der Europäischen Union erworben wurden, anerkennungsfähig, da ja in allen europäischen Ländern die entsprechenden Regelungen auf denselben EG-Richtlinien basieren.

Trotzdem muss in jedem Einzelfall die Anerkennung geprüft werden, denn die

nationalen Umsetzung dieser EG-Regelungen ist nicht überall gleich. Dazu müssen diese Nachweise schriftlich im Original bzw. beglaubigt vorliegen, zudem müssen sie lesbar und verständlich sein. Das beinhaltet bei fremdsprachigen Nachweisen eine Übersetzung ins Deutsche. Der Antragsteller muss zudem Unterlagen vorlegen, aus denen erkennbar ist, welchen Umfang und Inhalt die arbeitsmedizinische Untersuchung, die Ersthelfer-ausbildung oder die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit hatte. Die BG vergleicht dann diese Angaben mit den in Deutschland bestehenden Vorschriften und kann bei ausreichender Übereinstimmung die ausländischen Papiere anerkennen.

Bei der Anerkennung von im Ausland erworbenen Befähigungen zur Fachkraft für Arbeitssicherheit ist jedoch zusätzlich ein förmliches Verfahren beim zuständigen Gewerbeaufsichtsamt/Amt für Arbeitsschutz erforderlich. Dabei wird – im Einvernehmen mit der Berufsgenossenschaft – geprüft, ob die vorhandene Ausbildung ausreichend oder ob eine Zusatzausbildung (insbesondere der gewerbespezifische Teil 3 der Fachkräfte-Ausbildung) notwendig ist. Wenn das alles stimmt, steht einer Anerkennung der ausländischen Qualifikation nichts mehr im Wege.

# Stege müssen zu den Booten passen

## Ob Yacht oder Hausboot: Passende Ufereinrichtungen

Mit Bug voraus zum Land, mit Heck zum Land oder parallel zum Ufer: Es gibt viele Möglichkeiten, ein Sportfahrzeug im Yachthafen anzulegen. So vielfältig wie die Möglichkeiten sind auch die Stege und Ufereinrichtungen. Wichtig ist, dass sie den Fahrzeugen angepasst sind:

- rechteckige Boxen für „stumpfe Hausboote“, mit Dalben, um das Boot achtern festzulegen, in einer dem Fahrzeug angepassten Breite, damit es während der Liegezeit sicher und ruhig liegt und man den jeweiligen Dalben beim An- oder Ablegen gut bedienen kann.
- Boxen mit Stegen, die am Übergang zum Uferbereich breiter werden, ebenfalls mit Dalben, die so z.B. für schlanke Segelyachten besonders gut geeignet sind, da man hier nicht über den spitzen Bug vorbei am Vorstag usw. an Land klettern muss, sondern auf der Back- oder Steuerbordseite den Steg betritt und leicht an Land kommt.
- Liegeplätze parallel zum Ufer ermöglichen bei Fahrzeugen mit parallelem Mittelschiff ein einfaches Übersteigen. Bei anderen Booten oder Yachten ist dieser sichere Bereich schon kürzer.

Mitarbeiter in Charterbetrieben müssen nach der Rück-

gabe die Yachten überprüfen, warten und reinigen. Hierzu müssen sie jederzeit sicher an und von Bord gelangen. Arbeitsgeräte, Werkzeug und Reinigungsmittel müssen ebenso sicher mitgenommen werden können.

Auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung sind auch die Stege- und Hafenanlagen der Charterbetriebe herzurichten und auszustatten um z.B. Sturz- und Stolperstellen zu vermeiden.

Dazu gehört, dass – die Stege in den „Heimatbasen“ der Charterboote bzw. -flotte der Deckshöhe der eigenen Boote angepasst werden. In Revieren ohne wesentliche Wasserstandsschwankungen kann dies durch feste Einrichtungen und in Tiedebereichen oder bei Flüssen mit entsprechender Wasserstandsschwankung auch mit Schwimmstegen geschehen. Hierdurch ist der Übergang vom Steg zum Boot oder umgekehrt gefahrlos möglich. – die Oberflächen der Stege rutschhemmend ausgeführt sind; Holzstege dürfen nicht lackiert werden. – Festmacheinrichtungen (Ringe, Klampen, Poller), die in den Betriebsweg ragen, gut zu erkennen sind bzw. entsprechend gekennzeichnet werden.

## UNFALL- Chronik

Wie es in der Vergangenheit der Fall war, entstammt die Unfall-Chronik auch diesmal wieder den Unfallanzeigen und ärztlichen Unfallmeldungen, die bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Original-Meldung wiedergegeben.

★

Bei Reinigungsarbeiten an Bord benutzte der Matrose einen Schiffsreiniger. Anschließend traten eine starke Rötung, eine Schwellung und ein brennendes Gefühl am Handrücken auf.

★

Beim Zusammenstellen eines Schubverbandes drehte der Matrose die Kuppelwinde an. Dabei kam Lose in den Draht und das Handrad der Winde rutschte durch. Der Matrose verlor den Halt und klemmte sich den Arm zwischen Winde und Handrad. Dabei brach er sich den Arm.

★

Beim Festmachen in der Schleuse schnellte das Tau zurück und schlug gegen den Arm. Durch die Wucht des Aufpralls stürzte der Steuermann rückwärts auf das Ankerspill. Er zog sich einen Bruch des Arms und eine Rückenprellung zu.

★

Beim Entnehmen eines Schlauches aus der Herfkiste kam der Steuermann an die Arretierung des Herfkastens und löste diese. Der Deckel fiel darauf hin auf den Kopf des Steuermanns. Er zog sich eine Platzwunde zu.

★

Der Steuermann hat auf einer Leiter stehend Arbeiten erledigt. Die Leiter rutschte nach hinten weg und der Steuermann stürzte vorwärts ca. 3,5 Meter nach unten auf eine Pollerbank.

★

Beim Anrühren von Chlorwasser zum Reinigen hat der Decksmann die sich gebildeten Chlorgase eingeatmet und danach Atembeschwerden.

★

Beim Klarmachen der Maschine stieß sich der Schiffsführer im Maschinenraum den Kopf an einem Querträger.

★

Der Auszubildende befand sich an Deck eines Binnenschiffes und war mit Reinigungsarbeiten auf dem Lukendach beschäftigt. Beim Abstieg von den Luken rutschte der Azubi mit den Gummistiefeln aus und fiel mit dem Rücken auf die Lukenkante.

★

Der Bootsmann war mit dem Umsetzen des Steges für ein Fahrgastschiff beschäftigt. Er benutzte dafür ein Beiboot. Bei diesen Arbeiten geriet er mit dem Bein zwischen Beiboot und Steg und zog sich eine Quetschung des Unterschenkels zu.

★

Beim Verlassen des Schiffes rutschte der Schiffsführer mit dem Bein zwischen Schiff und Ponton. Durch das Festhalten am Geländer konnte ein Absturz verhindert werden. Er prallte mit dem Knie gegen die Bordwand des Schiffes und zog sich Prellungen und Blutergüsse zu.

★

Der Decksmann eines Fahrgastschiffes war an Bord damit beschäftigt in der Kajüte einen Teil der Einrichtung anzupassen. Er hielt dabei den Winkelschleifer in der Hand um eine Ecke aus einem Metallteil zu schneiden. Dabei entglitt ihm das Gerät und fiel im laufenden Zustand auf die Hand wo das Gerät im Daumen eine tiefe Schnittwunde verursachte.

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

Bildnachweis:

S. 1, © Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen S. 5, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Wären lieber mit Fracht unterwegs: Schubschiffe im Duisburger Hafen.

## Zwangspause

Auch in der Binnenschifffahrt und den Häfen geht die Krise der Weltwirtschaft nicht spurlos vorüber. Folgen für die Auslastung bleiben nicht aus.

So erwartet die Duisburger Hafen AG im laufenden Jahr ein Minus bei den Umschlagzahlen im zweistelligen Bereich. Besonders betroffen ist der Umschlag mit Stahl.

## Arbeitsmedizinische Vorsorge neu geregelt Auswirkungen in der Praxis

Am 24.12.2008 ist die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge [ArbmedVV] in Kraft getreten. Damit wurde die Norm für arbeitsmedizinische Vorsorge aus dem Satzungsrecht der Unfallversicherungsträger in staatliches Recht überführt. Bislang sowohl in staatlichem Recht, als auch in Unfallverhütungsvorschriften enthaltene Doppelregelungen werden durch diese Verordnung zusammengefasst. Passagen der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge/BGV A4“, die gleiche inhaltliche Themen wie die ArbmedVV behandeln, sind nicht mehr anzuwenden.

Ziel des Gesetzgebers war es, Pflichten von Arbeitgebern und Ärzten zu regeln und die Anlässe für Pflicht-, Angebots- und so genannte Wunschuntersuchungen abschließend festzulegen. Unter anderem begründete der Gesetzgeber diese Verordnung mit seiner Absicht, Verbesserungen in derzeit noch nicht ausreichend beachteten Bereichen erreichen zu wollen, so zum Beispiel bei Muskel-Skelett-Erkrankungen.

### Angebotsuntersuchungen

Welche praktischen Auswirkungen hat die ArbmedVV für den Binnenschiffer oder Reeder? Aufgrund der gesetzgeberischen Zielsetzung, auch den Rechtskreis des Arbeitsschutzes zu entbürokratisieren, wächst in gleichem Maße die Verantwortung jedes einzelnen Unternehmers. In der ArbmedVV beschriebene Tätigkeiten in der betrieblichen Praxis zu Pflicht- oder Angebotsuntersuchungen zwingen, müssen beachtet und hinsichtlich der praktischen Umsetzung im Bordalltag mit der Gefährdungsbeurteilung des Schiffes bzw. der Reederei abgeglichen werden.

Pflichtuntersuchungen sind zwingend erforderliche Tätigkeitsvoraussetzung. Der Arbeitgeber muss sie als Erstuntersuchung vor Tätigkeitsaufnahme und während der

Ausübung der Tätigkeit als Nachuntersuchungen in regelmäßigen Abständen veranlassen. Die Untersuchungsanlässe sind in der Anlage der Verordnung beschrieben. Über die Pflichtuntersuchungen hat der Arbeitgeber eine Vorsorgekartei mit Angaben zu Anlass, Tag und Ergebnis jeder Untersuchung bis zur Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses zu führen.

### Vorsorgekartei

Angebotsuntersuchungen sind arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, die bei bestimmten besonders gefährdenden Tätigkeiten den Beschäftigten anzubieten sind, auch hierzu finden sich die Untersuchungsanlässe im Anhang der neuen Verordnung. Verzichtet ein Beschäftigter auf eine Angebotsuntersuchung, so entbindet dies den Arbeitgeber nicht von seiner Verpflichtung, weiterhin die Untersuchungen regelmäßig anzubieten.

Mit der neuen Vorschrift entfiel auch die Rechtsgrundlage für die bisherige Datenbank „Ermächtigte Ärzte“. Mit Hilfe dieser öffentlich zugänglichen Datei und dem ihr vorgeschalteten Ermächtungsverfahren stellten bisher die Unfallversicherungsträger die Strukturqualität des medizinischen Arbeitsschutzes sicher. Da der Gesetzgeber ein Ermächtungsverfahren für betriebsmedizinisch tätige Ärzte nicht mehr vorsieht, muss sich nunmehr jeder einzelne Arbeitgeber vergewissern, dass sein Betriebsarzt über die auch weiterhin geforderten Kenntnisse und formalen Voraussetzungen verfügt (z.B. Branchenkenntnis, fachliche Qualifikation zur Durchführung bestimmter Vorsorgeuntersuchungen).

Formal sind seit Dezember 2008 die örtlich zuständigen Stellen des staatlichen Arbeitsschutzes (Gewerbeaufsichtsämter bzw. Ämter für Arbeitsschutz) die Ansprechpartner bei Fragen zur Durchführung arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen.

## Sonnenschutz für Oberkörper und Kopf

Nie ohne Sonnenschutz – dieses Motto gilt für alle Arbeiten im Freien, ganz besonders aber für alle Arbeiten auf und am Wasser. Denn gerade hier ist die Gefahr von Hautschädigungen durch intensive Sonneneinstrahlung besonders groß. Das Wasser reflektiert die Sonneneinstrahlung und intensiviert deren Wirkung. Doch während viele Strandurlauber ihre Haut inzwischen vor zu viel Sonne abschirmen, ist es für manche Besatzungsmitglieder noch immer cool, mit Shorts und freiem Oberkörper an Deck herumzulaufen.

Da die Haut durch die Reflexion des Wassers noch intensiver den schädigenden UV-Strahlen ausgesetzt ist, sollten ein freier Oberkörper und kurze Hosen bei der Arbeit für Binnenschiffer, Segellehrer oder auch Wasserbauer inzwischen Tabu sein. Orientieren sollte man sich vielmehr am australischen Trend, der heißt: möglichst vollständige Körper- und Kopfbedeckung, am besten UV-undurchlässig. Es gibt inzwischen dafür spezielle Stoffe. Wer länger im Freien arbeitet, sollte wenn möglich mit Wetzschutz arbeiten, also mit einem Schatten spendenden Sonnensegel, einer Abdeckplane oder einem Sonnenschirm. Darüber hinaus müssen Sonnenschutzmittel bereitgestellt und auch benutzt werden.

Besonders gefährdet sind Hautpartien wie Nacken, Schultern oder Arme sowie die Sonnebalkone Nase und Ohren. Ein Hut hilft hier schon viel weiter. Darüber hinaus müssen die Hautpartien großzügig mit Sonnen-

schutzmitteln geschützt werden. Diese sollten unbedingt rechtzeitig und in ausreichender Menge aufgetragen werden. Wichtig ist, Produkte zu wählen, die sowohl gegen UVA- als auch gegen UVB-Strahlen schützen.

Was ich den  
Arzt mal  
fragen wollte



zen, denn diese Strahlenarten sind besonders schädlich. Dank eines neuen europäischen Siegels (UVA in einem Kreis) sind diese Produkte leicht zu erkennen. Aber: Sonnenschutzmittel schützen zwar bedingt gegen Sonnenbrand und vorzeitiger Hautalterung, aber sie bieten weder vollständig noch für unbegrenzte Zeit Schutz. Auch Hautkrebs wird damit nicht vermieden. Besser ist es deshalb, die Zeit in der Sonne gering zu halten.

Vorsicht gilt auch bei Arbeiten wie etwa dem Anstreichen von Schiffen: Die glänzenden Farbflächen verstärken nicht nur die Gefahr eines Sonnenbrands auf ungeschützten Körperstellen, sondern können auch zu „Schneeblindheit“ führen.

Darüber hinaus ist für Arbeitnehmer gerade am und auf dem Wasser eine geeignete Sonnenbrille mit entsprechender Schutzwirkung gegen UVA- und UVB-Strahlung ein Muss.

Die akuten Folgen einer zu starken Sonnenbestrahlung können neben Hautverbrennungen auch eine Bindehautentzündung (Konjunktivitis) oder Hornhautentzündung (Photokeratitis) des Auges sein.

Chronische Folgen sind Linsentrübungen (Katarakt, „Grauer Star“), degenerative Veränderungen der Hornhaut (z.B. Pterygium) sowie irreversible Schädigungen der Netzhaut (z.B. Makuladegeneration).

Für einen optimalen Schutz muss die Brille das UV-Licht nahezu vollständig herausfiltern. Das gewährleisten nur gute Gläser. Der Kunde erkennt sie am CE-Zeichen. Es garantiert einen Mindeststandard der Qualität nach europäischen Normen.

Außerdem muss der Käufer auf die anatomische Passform achten. Nur eine gut sitzende Brille verhindert, dass Strahlen von der Seite an das Auge gelangen.

Sinnvoll ist es, wenn die Stärke der Tönung sich der jeweiligen Situation anpasst. Autofahrer zum Beispiel müssen aufpassen, da zu dunkle Gläser im Tunnel gefährlich werden können. Einen guten Kompromiss stellen Brillen dar, die sich entsprechend der Lichtintensität färben.

Ausreichend geschützt kann man auch die Arbeiten an und auf dem Wasser gut übersehen.

## Eis gegen die Schwellung

### Was tun beim Insektenstich im Mund?

Wir alle kennen die Situation: Im Sommer sitzt man gemütlich auf Terrasse oder Balkon, ein kühles Getränk oder ein leckeres Stück Erdbeerkuchen – und bald ist man nicht mehr allein. Wespen oder Bienen scheinen die gleichen Vorlieben zu haben wie wir. Wer dann nicht aufpasst, hat leicht einen der Begleiter mitgetrunken oder gegessen. Sticht das Insekt dann zu, kann dies lebensbedrohlich werden.

Nach einem Stich schwellen die Schleimhäute durch das Insektengift an. Es kann aber auch zum Anschwellen der Zunge kommen. Beides verursacht eine Verengung der Atemwege, was bis

zum vollständigen Verschlüssen der Atemweg führen kann. Es besteht akute Lebensgefahr. Hier ist schnelles Handeln wichtig.

Tipps  
ZUR  
Ersten Hilfe

Unter allen Umständen hat zuerst der Notruf zu erfolgen. Danach ist die Kühlung des Stiches das Wichtigste, um das

Anschwellen der Schleimhäute aufzuhalten. Lassen sie den Betroffenen Eiswürfel oder auch Speiseeis lutschen und kühlen Sie den Hals von außen mit Eisbeuteln oder mit kalten Umschlägen. Bei einem Atemstillstand ist sofort mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung zu beginnen. Sie ist solange durchzuführen, bis der Rettungsdienst eintrifft.

Doch lassen Sie es gar nicht soweit kommen. Beugen Sie vor. Vermeiden Sie es, in der warmen Jahreszeit im Freien zu essen, füllen Sie Getränke in einsehbare Gläser und decken Sie diese zusätzlich ab. Auch der gute alte Strohalm kann hilfreich sein.

## Im Sommer viel trinken

Wer im Sommer viel schwitzt, sollte rechtzeitig die Wasserreservoirs des Körpers wieder auffüllen, denn mit dem Schweiß geht nicht nur Wasser verloren, sondern auch Mineralstoffe werden ausgeschwitzt, die für ein reibungsloses Funktionieren des Körpers notwendig sind. Schon ab einem Flüssigkeitsverlust von 2% des Körpergewichts geht die Leis-

tungsfähigkeit buchstäblich „den Bach runter“. Es drohen Krämpfe, Schwindelgefühle, Durchblutungsstörungen und Übelkeit.

Aus diesen Gründen ist es im Sommer ganz besonders wichtig, möglichst viel zu trinken – mindestens 3 Liter am Tag und am besten Mineralwasser, kalte oder lauwarme Kräuter- und Früchtetees oder Fruchtsaft.

Kaffee oder Tee bzw. Limo und Cola sind weniger geeignet. Letztere enthalten viel Zucker und damit – leere – Kalorien.

Flüssigkeit kann man auch über die Ernährung aufnehmen. Saftiges Obst, knackige Salate schmecken im Sommer nicht nur lecker, sondern sie sind auch leicht verdaulich und damit für die warme Jahreszeit ideal.

# Technische Meisterwerke in der Binnenschifffahrt

## 38 m höher in nur drei Minuten Scharnebeck ist das zweitgrößte Senkrechtbewerk

Wie eine mächtige Burg ragen die hellen Türme und roten Tröge des Doppelschiffshebwerks Lüneburg in Scharnebeck am Geestrand der Elbmarsch über die Landschaft. Nach seinem Bau trug es 13 Jahre lang den Ehrentitel „größtes Schiffshebwerk der Welt“. Heute ist das Schiffshebwerk Lüneburg mit einer Hubhöhe von 38 m das zweitgrößte Senkrechtbewerk Europas.

Kühn und elegant stehen die beiden Senkrechtbewerke eng nebeneinander. Das Doppelschiffshebwerk in Scharnebeck ist, als Bestandteil des Elbe-Seitenkanals, an einem Höhensprung vom höher gelegenen Hinterland zum tief gelegenen Urstromtal der Elbe gelegen. Auf der etwa 115 km langen Wasser-

straße, der Verbindung zwischen Elbe (Höhe Artlenburg) und Mittellandkanal (bei Wolfsburg), muss ein Höhenunterschied von insgesamt 61 m überwunden werden: 23 m fallen auf die Schleuse bei Uelzen, die verbleibenden 38 m auf das Schiffshebwerk bei Lüneburg. Geschickt geplant – denn von der Schleuse im Süden kommend führt der Kanal bis Scharnebeck auf gleich bleibender Höhe durch die Lüneburg Heide nach Norden.

Am 15. Juni 1976 wurde der Elbe-Seitenkanal offiziell in Betrieb genommen. Das erste Schiff befuhr jedoch bereits mit der Teilfreigabe des Kanals zwischen Elbe und Lüneburger Hafen am 5. Dezember 1975 das Doppelsenkrechtbewerk.



Traganlage in oberster Stellung.



Frachtschiff bei der Einfahrt in den Hebetrog.

Seither werden in den beiden riesigen mit Wasser gefüllten Stahltrögen – diese können unabhängig voneinander gehoben und gesenkt werden – Frachtschiffe über die Stufe zwischen Elbmarsch und Geest befördert. Das Gesamtgewicht der Stahltröge von etwa 5.800 t wird hierbei durch Gegengewichte ausgeglichen: 224 Betonscheiben mit einem Gewicht von je 26,5 Tonnen hängen an 54 mm dicken Stahlseilen. Sie befinden sich in jeweils vier aus Beton errichteten Führungs- und Gegengewichtstürmen. Die Tröge werden durch vier gleichgeschaltete Drehstrommotoren zu je 160 kW bewegt.

Die Auf- und Abwärtsbewegung erfolgt über vier Ritzel (Zahnräder) am Trog, die in je eine an den Führungstürmen montierte Zahnstange greifen. Die Hubhöhe von 38 m wird so bei einer Geschwindigkeit von 14 m/min in etwa drei Minuten überwunden.

Seine charakteristische Gestalt verdankt das Doppelschiffshebwerk Lüneburg zweifelsohne seinen Türmen. Durch sie unterscheidet es sich von anderen Hebewerken, beispielsweise vom Hebewerk Niederfinow mit seiner Gerüst-Lösung. Durch die Zusammenfassung der Gegengewichte in Gruppen besitzt das Doppelschiffshebwerk Lüneburg eine kla-

re Gliederung in Grundformen. Zudem wirken die Betonflächen – eine zentrale Vorgabe für den Architekten war die Ausführung in Stahlbeton – durch die Wabenverkleidung der Türme aufgelockert.

Dass sich die beiden Schiffshebwerke in Scharnebeck in den vergangenen Jahrzehnten bewährt haben, bleibt – auch wenn sich der eine oder andere noch an die mehrmonatigen Störungen erinnert, zu denen es nach einer Havarie im August 2004 kam – unbestritten.

Doch der Ausfall des Hebewerks auf der Westseite, in Folge dessen es zu erheblichen

Schiffs-Staus kam, und das vermehrte Verkehrsaufkommen auf dem Elbe-Seitenkanal in den vergangenen Jahren lassen den Ruf nach einem Ausbau des Schiffshebwerks in Scharnebeck lauter werden. Ein zusätzliches Auf- bzw. Abstiegswerk wurde im April in einem gemeinsamen Schreiben von Vertretern der Region an Bundesverkehrsminister Tiefensee gefordert. Um den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt auch zukünftig gerecht werden zu können, sei es unbedingt nötig, auch Schiffe mit einer Länge über 110 m in Scharnebeck abfertigen zu können.

Julia Wittmund hatte Angst. Echte, atemabdrückende Angst. Aber während sie von diesen beiden miesen Typen durch den nächtlichen Wald getrieben wurde, war sie mit aller Kraft bemüht, sich davon nichts anmerken zu lassen.

„Los, weiter!“, rief einer der beiden Männer und gab Julia einen heftigen Stoß.

Schließlich erreichten sie eine kleine Lichtung. Julia war schon öfter des Nachts im Wald gewesen, wenn sie ihren Vater zur Jagd begleitet hatte. Das waren für sie immer besonders schöne Stunden gewesen. Jetzt jedoch konnte sie sich keinen Ort vorstellen, an dem sie weniger gern gewesen wäre.

Einer der Männer hatte etwas Großes, Zotteliges hinter einem Strauch hervorgeholt und ließ es nun vor Julia zu Boden fallen.

„Was ... was ist das?“, fragte sie unwillkürlich.

„Das wirst du gleich erfahren“, sagte der Mann und lachte roh. „Und zwar sozusagen als Insiderin.“ Jetzt stimmte auch der andere in das widerliche Gelächter mit ein.

Natürlich wusste sie, dass ihr Vater, ein ziemlich energischer Staatsanwalt, eine Menge Feinde hatte. Aber was hatte das denn mit ihr zu tun? Warum fing man sie um Mitternacht vor ihrer Wohnungstür ab, zerrte sie in ein Auto und brachte sie in den Wald? Und was hatten diese Leute nur mit ihr vor?

Der kleinere der beiden Männer – er musste ungefähr Julias Größe haben – glitt zu

Boden und – schlüpfte in dieses dunkle Ding. Gleich darauf rief er mit dumpfer Stimme „okay“.

Der andere Mann schaltete eine Taschenlampe an, und in ihrem Schein sah Julia etwas, das einem liegenden Wildschwein verblüffend ähnelte. Zwar war es viel zu groß, und bei genauem Hinsehen bemerkte man deutlich, dass das „Fell“ künstlichen Ursprungs war. Aber auf den ersten Blick war die Ähnlichkeit frappierend.

„Was soll das?“, entfuhr es Julia.

„Das hier wird dein nächstes Zuhause“, erklärte der Mann mit hämischem Unterton. „Gleichzeitig leider auch dein Letztes.“

Julia verstand kein Wort.

„Wir werden dich in dieses Ding da zwängen. Innen drin sind ein paar sinnreiche Vorrichtungen, die dafür sorgen werden, dass du nicht wieder raus kannst. Wir haben lange dran getüftelt. Außerdem wirst du natürlich geknebelt.“

Langsam schälte sich der Komplize wieder aus dem künstlichen Fell.

„Anschließend werden wir dich auf der nächsten Lichtung am Boden befestigen. Ist schon alles vorbereitet. Im Moment liegt die Stelle noch in schwärzestem Schatten. In zwei Stunden aber wird sie vom Mondlicht erfasst. Und auf dem Hochsitz am Rande der Lichtung wird dann dein Vater sitzen, das wissen wir aus sicherer Quelle.“



## Tierische Rache

VON JON STEDINGER

Langsam kam Julia eine Ahnung. Eine fürchterliche Ahnung.

„Was meinst du wohl, was der macht, wenn er ein liegendes Wildschwein sieht. Eins, das vielleicht noch auffallend strampelt? Er wird denken, das ist ein krankes oder verletztes Tier. Und das muss er natürlich sofort von seinen Leiden erlösen, nicht? Ist ja schließlich die erste Pflicht eines jeden Jägersmannes! Und die paar Schönheitsfehler, die unser Kunstwerk hier aufweist, die wird er aus der Ferne nicht bemerken!“

„Warum?“, fragte Julia mit kaum hörbarer Stimme.

„Warum? Weil wir mit deinem Vater noch eine Rechnung offen haben. Eine sehr hohe Rechnung! Und uns ist nichts Besseres eingefallen, um sie zu begleichen. Wirklich nichts Besseres. Obwohl wir viele Jahre Zeit hatten, darüber nachzudenken.“

\*\*\*\*\*

Dr. Carsten Wittmund saß auf der harten Bank des Hochsitzes und spähte durch den schmalen Sehschlitz. Leider war von jagdbarem Wild gegenwärtig nichts zu sehen.

Moment! Da knackte doch etwas im Holz! Der Staatsanwalt nahm das Nachtglas zur Hand und suchte den gegenüberliegenden Waldrand ab. Nein, nichts zu sehen. Aber was war das denn da? Da war etwas auf der Lichtung, ein großer dunkler Fleck. Der war da gestern noch nicht gewesen, ganz bestimmt nicht.

Der Jäger kniff die Augen zusammen, aber es gelang ihm nicht, etwas Genaueres auszumachen. Bewegte sich das Ding nicht sogar ab und zu? Na ja, es half nichts. Er würde warten müssen, bis der Mond weitergewandert war und die schwarzen Schatten der Bäume von dieser Stelle vertrieben hatte.

Gespannt nahm Wittmund die Flinte zur Hand und legte sie sich über die Knie. Die Minuten dehnten sich plötzlich endlos, der Mond schien gar nicht mehr vorwärts zu kommen. Der Wind schlief ein, und es breitete sich vollkommene Ruhe aus.

Jetzt! Jetzt rückte das Mondlicht allmählich bis zu der geheimnisvollen Stelle vor. Wittmund riss sein Fernglas hoch, und nun erkannte er an der Grenze von hell und dunkel den Rüssel eines Wildschweins! Das Tier schien verletzt zu sein oder krank, jedenfalls bewegungsunfähig.

Wittmund entsicherte seine Waffe und legte den Lauf auf den Rand des Sehschlitzes. Ein paar Minuten noch, dann konnte er einen Blattschuss anbringen.

Noch einmal ein Blick durchs Nachtglas. Ein kapitales Tier! Hoffentlich konnte man das Wildbret noch verwerten.

Jetzt! Endlich war der Mond weit genug gewandert.

Wittmund nahm das Gewehr an die Schulter und suchte das Wildschwein im Zielfernrohr. Sein Zeigefinger glitt zum Abzug, suchte den Druckpunkt.

Wittmund wollte gerade abdrücken, als er plötzlich stutzte. Da war irgendwas, was hier nicht hingehörte.

Er lauschte angespannt in die Nacht, und jetzt vernahm er es erneut.

Was war das?

Wittmund stand auf, kletterte die Leiter hinunter und pirschte sich auf die Lichtung, die Waffe im Anschlag.

Da! Es kam von diesem Wildschwein. Eine Frauenstimme. Sie summte ein Lied. „Der Mond ist aufgegangen“. Das hatte er früher immer seiner Tochter vorgesungen, wenn sie traurig war. Und daher berührte diese Melodie einen sehr empfindlichen Punkt seiner Seele.

„Julia!“, rief er und ließ die Waffe sinken. „Bist du hier?“

Mit Entsetzen sah der Staatsanwalt, wie das Wildschwein, das aus der Nähe gar recht nicht wie ein solches aussah, plötzlich heftig zuckte.

Er warf seine Flinte weg, zog das Messer aus dem Gürtel und rannte los, um dieses merkwürdige Ding aufzuschneiden.