

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

Schutzausrüstung muss nicht unbequem sein

Schutzausrüstung hat noch immer den Ruf unbequem und uncool zu sein. Viele verzichten deshalb darauf und damit auf ein wichtiges Plus an Sicherheit. Dies muss nicht sein, denn das Angebot an gut passender und hervorragend sitzender Schutzausrüstung ist groß. Auch der Vorbehalt, dass sie dann teuer und nicht bezahlbar ist, ist meist nicht zutreffend. Hinzu kommt, dass Schutzausrüstung, die nicht passt oder nicht akzeptiert wird, nicht genutzt wird. Aber nichts ist teurer als ungenutzte Schutzkleidung. Bei ihr stehen Aufwand und Nutzen in einem besonders ungünstigen Verhältnis zueinander.

„Die Rettungsweste finde ich ziemlich unbequem.“ – „Meine Schuhe drücken sehr, aber man hat mir gesagt, wenn ich sie erst einmal eingelaufen habe, dann sitzen sie besser. Doch das dauert mir zu lange, ich bleibe lieber bei meinen bequemen Schuhen.“ – „Mit meinen Arbeits-, bzw. Sicherheitshandschuhen kann ich keine Feinarbeiten an der Maschine oder Arbeiten mit Gefahrstoffen ausführen, da sie nicht richtig sitzen und bei diesen Arbeiten störend wirken. Also ziehe ich sie erst gar nicht an.“

Diese und ähnliche Aussagen hören die Technischen Aufsichtsbeamten der BGF bei Schiffs- und Betriebsbegehungen sowie bei den Schulungen für die Versicherten in der Binnenschifffahrt nahezu täglich. Wenn man die Persönliche Schutzausrüstung dann etwas genauer unter die Lupe nimmt, stellt man fest, dass sehr häufig – und dies ist in der wirtschaftlichen Situation, in der sich die deutsche Binnenschifffahrt derzeit befindet nicht selten – beim Kauf der PSA vorrangig auf den Preis geachtet wird. Ein anderer Grund, warum Schutzausrüstung nicht immer passt, ist die Tatsache, dass PSA häufig von der Stange gekauft wird, auf den Gang in ein Fachgeschäft oder die Recherche im Internet wird häufig verzichtet.

Dabei ist das Angebot sehr groß und spezialisierte Hersteller haben oft auch Lösungen für spezielle Probleme.

Auch auf der A+A, der Messe für Arbeitssicherheit und Arbeitsschutz, die alle zwei Jahre in Düsseldorf, jetzt gerade Anfang November wieder, stattfindet, präsentieren unzählige internationale Hersteller von Persönlicher Schutzausrüstung ihre Produkte. Da wurden z.B. Sicherheitshandschuhe vorgestellt, die gegen Schnittverletzungen schützen, zudem noch öl- und sogar teilweise säurebeständig sind und trotzdem so dünn sind und so gut anliegen, dass man damit filigrane Arbeiten durchführen kann.

Viele Hersteller bieten Schutzschuhe in modernem Outfit und einem Mehrweitesystem an. Das bedeutet: Egal ob mit Senk- oder Spreizfüßen, ob mit eher schmalen oder breiten Füßen – es steht eine große Auswahl von Schuhen zur Verfügung, die nicht erst eingelaufen werden müssen, damit sie passen. Und auch die Mode kommt nicht zu kurz, denn ob Turnschuh- und Wanderschuhoptik, Landhausstil oder Lackschuh – es existieren vielzählige Varianten.

Wichtig ist auch, die späteren Nutzer an der Auswahl zu beteiligen. Wer seine Schutzschuhe ausprobieren und mit aussuchen konnte oder wer gefragt wurde, welche Schutzbrille auch mit seiner normalen Sehhilfe zusammenpasst, wird sie auch eher nutzen. Und es muss ja nicht das teuerste Produkt sein, aber auch nicht das billigste – denn wie bereits gesagt, auch die günstigste PSA ist zu teuer, wenn sie nicht getragen wird.

Eberhard Goebel verstorben

Der langjährige stellvertretende Hauptgeschäftsführer der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft (BSBG), Eberhard Goebel, ist im Alter von 77 Jahren verstorben.

Herr Goebel trat am 1. April 1976 als Leitender Technischer Aufsichtsbeamter (LTAB) in die Dienste der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft und war dort seit dem 7. Juni 1978 bis zum Eintritt in den Ruhestand stellvertretender Hauptgeschäftsführer.

Die Betreuung der Selbstverwaltung gehörte in dieser Zeit zu seinen Aufgaben, die er mit großer Umsicht und viel Engagement ausführte. Seine Verdienste in der BSBG bleiben unvergessen und bewahren ihm stets ein ehrendes Andenken.

Rückgang der meldepflichtigen Arbeitsunfälle

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in den Betrieben der Binnenschifffahrt der BGF ist um über vier Prozent von 447 im Jahr 2007 auf 429 im Jahr 2008 zurückgegangen – bei gleichzeitig gestiegener Zahl der Versicherten. Die Zahl ist in den letzten zehn Jahren um fast ein Drittel auf den niedrigsten Stand aller Zeiten gesunken – ein schöner Erfolg der gemeinsamen Bemühungen von Arbeitgeber, Arbeitnehmern und den Mitarbeitern des Referates Binnenschifffahrt der Berufsgenossenschaft.

Aus dem Inhalt:

- Rückblick auf 39 Jahre „Fahrensmann“
- Neues von der Fusion
- Verhinderung von Rutsch- und Sturzunfällen
- Auslauf von Übergangsvorschriften



Frohe Weihnachten und alles Gute für das neue Jahr

wünscht die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und die Redaktion des „Fahrensmannes“ mit einem Gruß des Nikolaus, dem Patron der Binnenschiffer.

Die neue BG Verkehr startet zum 1. Januar 2010

Der Fusionsvertrag ist unterzeichnet

Nun ist es soweit: Der Vertrag zur Fusion der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der See-BG ist unterzeichnet. Zum 1. Januar 2010 fusionieren die beiden BGen zur BG Verkehr. Zuvor hatten die Vertreterversammlungen beider Häuser der neuen Satzung einstimmig zugestimmt.

Die Mitgliedsunternehmen der BGF werden sich zwar an einen neuen Namen und ein neues Erscheinungsbild gewöhnen müssen, aber die gewohnten Leistungen bleiben ohne Abstriche erhalten. Dies gilt für alle Leistungen nach einem Arbeitsunfall. Die neue BG Verkehr tritt hier die Rechtsnachfolge der BGF an. Die Mitglieder werden weiterhin von der für sie regional zuständigen Bezirksverwaltung betreut. Die Adressen und Telefonnummern ändern sich nicht, auch wenn sich demnächst bei einem Anruf eine freundliche Stimme mit „BG Verkehr“ meldet.

Auch die Prävention wird in der gewohnten Qualität weitergehen. Eine der Stärken der berufsgenossenschaftlichen Präventionsarbeit ist ihre Branchenkenntnis. Die Technischen Aufsichtsbeamten kennen sich mit den Aufgaben der Branchen, die sie betreuen, aus. Sie wissen wovon sie reden, wenn sie in die Betriebe kommen und können so praxisnah beraten und beurteilen. Dies ist auch bei der BGF so und wird auch in der zukünftigen BG Verkehr so sein. An der Betreuung der Binnenschifffahrts-Unternehmen wird sich nichts ändern.

Sie werden weiterhin von den Mitarbeitern des Referates Binnenschifffahrt, die alle über einschlägige Kenntnisse in der Schifffahrt verfügen, beraten. Sie bleiben Ansprechpartner für alle Fragen rund um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz auf Schiffen und werden als Referent in den Seminaren aktiv. Diese speziellen Seminare für den Bereich der Binnenschifffahrt bleiben erhalten und werden weiterhin in Duisburg organisiert. Auch in allen anderen Fragen rund um die Schifffahrt bleibt Duisburg die zentrale Anlaufstelle.

Anlaufstelle Duisburg

In der neuen BG Verkehr werden auch in den Selbstverwaltungsgremien die Themen der Binnenschifffahrt ihren Platz behalten. Der Unterausschuss Binnenschifffahrt des

Präventionsausschusses, in den Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten ihre Praxiserfahrungen einbringen und den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterentwickeln, wird erhalten bleiben. Hier können auch zukünftig – wie jetzt auf der zurückliegenden Sitzung geschehen – Themen wie die Verhältnisse für die Besatzungsmitglieder von Binnenschiffen in sogenannten ISPS-Hafenanlagen oder die sich abzeichnende Verbesserung der Landgangsverbindungen beim Tankerschiffsunschlag und möglicherweise auch beim Festmachen im Seeschiffsbereich im Hamburger Hafen, besprochen werden.

Und manchmal kommt auch Bekanntes wieder. Im Zuge der Umbenennung wird das Erscheinungsbild erneuert. Alle BGen haben sich entschlossen, gemeinsam das bekannte Logo zu nutzen, mit einer gemeinsamen Farbe. Und diese ist blau.



Die Vorsitzenden des Vorstandes der BGF, Klaus Peter Röskes, und der See-BG, Frank Jungmann.



Die Vertreterversammlung der BGF am 29. September 2009.

Hallo
Fahrensleute!

Auf dem Weg zu neuen Ufern

Aufmerksame Leser des Fahrensmannes wissen es. Zum 1. Januar wird aus der BGF die BG Verkehr und damit wird vieles anders, aber vieles bleibt auch wie gewohnt. Ihre Ansprechpartner in allen Fragen der Sicherheit finden Sie weiterhin in den Regionalabteilungen. Ihre zentrale Ansprechstelle für alle Fragen rund um die Sicherheit an Bord in Duisburg. Unsere Telefon- und Faxnummern bleiben gleich – unser Service auch, auch wenn wir uns zukünftig unter einem neuen Namen melden: BG Verkehr.

Aber natürlich wird sich mit dem Namen auch einiges ändern: Da ist zunächst die Hausfarbe – aus gelb wird blau und auch die Schrift, in der vieles erscheint, wird modernisiert und angepasst. Zukünftig erkennen Sie die Broschüren und Veröffentlichungen, Briefpapier und Hauschilder der BG Verkehr an einem freundlichen Blau.

Ja, Sie lesen richtig und dürfen gerne etwas schmunzeln, die neue Hausfarbe ist blau. Blau war lange die Hausfarbe der BSBG und passt blau nicht einfach gut zur Schifffahrt? Wäre ein nachvollziehbares Argument, aber zugegeben, es ist nicht der Grund. Mit Beginn des neuen Jahres werden alle Berufsgenossenschaften gemeinsam unter einem blauen „Dach“ auftreten und kommunizieren.

Aber nicht nur die Hausfarbe der BG Verkehr wird schiffiger, sondern mit der Fusion zur BG Verkehr am 1.1.2010 wächst der Anteil der Schifffahrt an der Mitgliedschaft der BGF/BG Verkehr. Mit der Seeschifffahrt und der Fischerei kommen zwei wasserseitige Bereiche neu hinzu. Poller und Gangbord, Dalben und Ankerwinde werden dann noch häufiger im Schriftver-

kehr mit der BG zu finden sein.

Die gewachsene Bedeutung des Wassertransports wird sich auch im neuen Mitteilungsblatt der BG Verkehr wiederfinden (lesen Sie dazu den Bericht auf Seite 5). Denn auch hier wird es eine Änderung geben. Es wird ein gemeinsames Mitteilungsblatt für alle Branchen der neuen BG geben. Alles was rollt, schwimmt und fliegt wird nicht nur in einer Unfallversicherung versichert sein, sondern auch mit einem Mitteilungsblatt nach außen treten. In diesem werden auch die Themen aller Branchen angesprochen, auch die Themen der Binnenschifffahrt,



sogar auf eigenen Seiten, zu erkennen am bekannten Fahrensmann-Schriftzug.

Gleichzeitig hat man als Leser die Chance zu erfahren, welche Themen den Alltag in anderen Gewerbezweigen bestimmen, man wird lesen können, welche Veranstaltungen bei anderen angeboten werden oder was für sichere Arbeitsbedingungen unternommen wird. Der Blick über den Tellerrand lohnt sich und er wird durch ein gemeinsames Mitteilungsblatt erleichtert, man bekommt ihn quasi acht mal frei Haus, für seinen Mitgliedsbeitrag.

Fusionen sollen nicht nur erreichen, dass die Solidargemeinschaft größer wird,

sondern die Arbeit soll auch effektiver werden. Bei der Informationsbereitstellung bedeutet dies, dass Themen, die alle Mitglieder angehen, nur einmal beschrieben und publiziert werden. Dies gilt zum Beispiel für alle Fragen rund um die Mitgliedschaft und den Beitrag oder für Artikel, die sich den Leistungen der BG widmen. Sie sind für alle Branchen gleich.

Eine der Stärken der Berufsgenossenschaften ist ihre Branchenkenntnis. Experten aus den Branchen arbeiten in den Selbstverwaltungsorganen mit und Experten in Sicherheitsfragen in den Präventionsabteilungen. Ihr Wissen bringen sie auch in die Redaktionen der Mitteilungsblätter ein. Sie weisen auf Probleme hin und geben Tipps zur Unfallvermeidung und zum Gesundheitsschutz. Wie im Fahrensmann. Und, seien Sie beruhigt, das wird auch zukünftig so sein.

Dies gilt auch für den neuen Internet-Auftritt der BG Verkehr. Dort werden Matrosen ebenso wie Stewardessen, Müllwerker ebenso wie Busfahrerinnen Tipps zu Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und Sicherheit finden. Und dort findet man auch das gewohnte Serviceangebot: die Seminare, die Listen der geprüften Rettungswesten und Beiboote, die Sachverständigen für Flüssiggas, das Medienangebot und vieles mehr. Und wo findet man dies alles? Unter www.bg-verkehr.de und dort unter der Rubrik Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz/Informationen für Ihre Branche/Binnenschifffahrt werden Sie ab Anfang Januar 2010 wie bisher fündig – versprochen. Nehmen Sie uns beim Wort.

Brigitte

Notfallübung auf dem Baldeneysee

Praxisbezug ist wichtig. Dies gilt für Schiffsjungen ebenso wie für angehende Mediziner. Besonders in Notfällen müssen alle wissen, was zu tun ist.

Üben konnten dies nun Medizinstudenten bei einer Notfallübung auf dem Baldeneysee in Essen. Simuliert wurde eine Propangasexplosion mit vielen Verletzten und z.T. über Bord gegangenen Personen. Ort des Gesche-

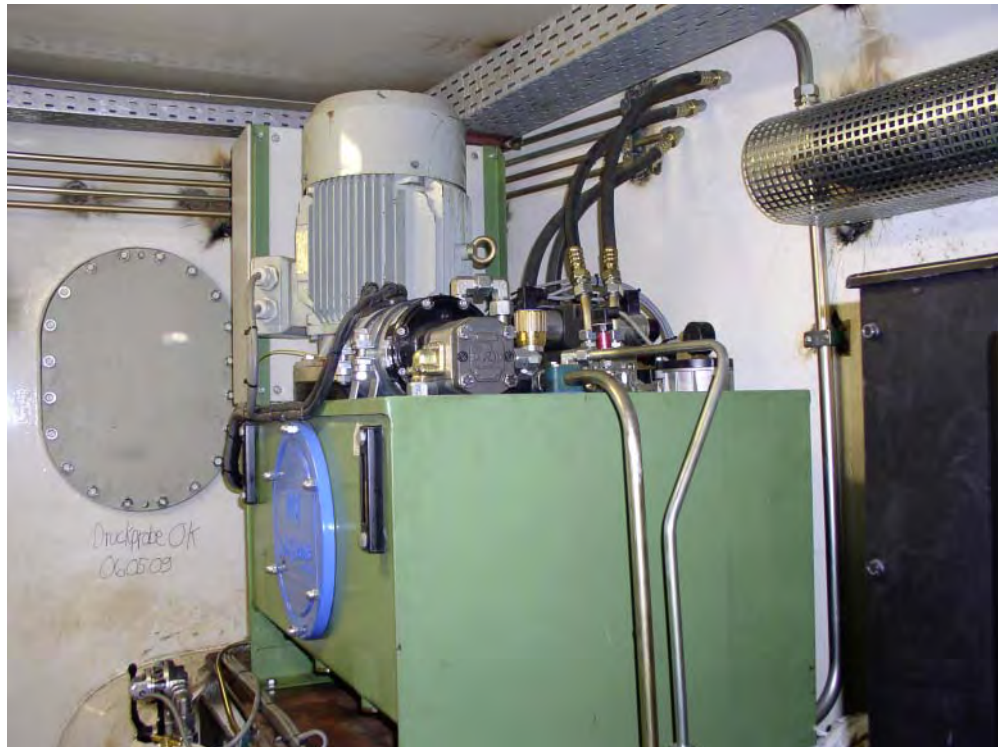
hens: ein nicht mehr in aktiver Fahrt befindliches Fahrgastschiff der Weißen Flotte Baldeney in Essen. Dort – mitten auf dem See – haben sich 20 Personen aufgehalten. Medizinstudenten und die örtliche Feuerwehr bargen und versorgten die „Verletzten“. Für die Studenten war es wichtig, Realitätsnähe zu erleben. Auch die Erfahrungen, wie man sich als Verletzter nach

einem Unfall fühlt, fanden die angehenden Mediziner hilfreich. Zudem ist der Unfallort auf einem Fahrgastschiff mitten auf einem See auch nicht der alltägliche Einsatzort von Feuerwehr und Rettungsdiensten.

Teilgenommen haben außer der Feuerwehr Essen und den Medizinstudenten auch die DLRG und der Arbeiter-Samariter-Bund.



Ein Fahrgastschiff der „Weißen Flotte“ diente als „Unfallort“.



Neue Hydraulikanlagen für die Sicherheit.

Neue Vorschriften für Hydraulik der Ruderanlagen beachten Übergangsfristen laufen aus

Zum 1. April 2007 wurden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt neue Vorschriften für hydraulische Ruderanlagen in Kraft gesetzt, die in der damals gültigen Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) wiederzufinden waren.

Ende 2006 trat die Europäische Richtlinie 2006/87/EG in Kraft, die von allen Mitgliedsstaaten bis Ende 2008 in nationales Recht umzusetzen war. In Deutschland erfolgte dies für die Bundeswasserstraßen durch die „neue“ Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO), sodass aus der RheinSchUO mit ihren Vorschriften nun Anhang II der BinSchUO von 2009 wurde.

Bei Neubauten kein Problem

Die neuen Vorschriften für hydraulische Ruderanlagen haben sich – wie auch alle anderen Bestimmungen – dadurch allerdings nicht geändert.

Nun gibt es bei neuen Vorschriften, wie auch hier in Kapitel 6 „Steuereinrichtungen“ der RheinSchUO oder jetzt BinSchUO immer Fristen, bis wann diese neuen Vorschriften umgesetzt werden müssen. Manche Vorschriften müssen sofort umgesetzt werden, andere bei Ersatz oder Umbau von Geräten oder bei Bau-

maßnahmen. Bei Neubauten versteht es sich, dass sowieso den neuesten Vorschriften entsprechend gebaut wird. Ein weiterer Zeitpunkt der Umsetzung ist: „... spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 01.01.20xy“.

Getrennte Tanks

Für hydraulische Ruderanlagen ist der 01.01.2010 ein solcher Termin. Ab diesem Zeitpunkt stehen, soweit nicht bereits Steuereinrichtungen nach neuestem Stand eingebaut sind, neue Vorgaben an.

So muss die gesamte Steuereinrichtung für bis zu einer 15° Neigung des Fahrzeuges geeignet und für Umgebungstemperaturen von –20 °C bis +50 °C ausgelegt sein. Es müssen getrennte Hydrauliktanks für Haupt- und Notrunder vorhanden sein. (Spätestens bis „Attestverlängerung nach dem 01.01.2020“ müssen dann auch doppelte Steuerventile und doppelte Rohrleitungen vorhanden sein.)

Die zweite Antriebsanlage muss mit einer Bedienungshandlung in Betrieb gesetzt werden können, heißt z.B. Knopf drücken und steuern. Es dürfen keine anderen Verbraucher an die Hydraulikanlage für die Rudermaschine angeschlossen sein.

Falls ein Handsteuerrad vorhanden ist, darf dieses bei Einschalten des motorischen Antriebs nicht mitgedreht werden. Im Steuerhaus muss mittels optischen und akustischen Alarms eine Unterschreitung des Ölstandes des Hydrauliktanks und des Betriebsdrucks des hydraulischen Systems angezeigt werden.

Um einen betriebssicheren Zustand zu erhalten, müssen die motorisch betriebenen Steuereinrichtungen alle drei Jahre von einem Sachkundigen geprüft werden. Zusätzliche Prüfungen sind erforderlich nach einem Ausfall oder bei Änderungen sowie Instandsetzungen.

Der Fahrensmann möchte an dieser Stelle auch auf die derzeitigen Bemühungen der Zentralkommission für die

Sachkundigen-Prüfungen

Rheinschifffahrt hinweisen, demzufolge Binnenschiffunternehmen, die sich wegen der Wirtschaftskrise in finanzieller Bedrängnis befinden, die Verschiebung der Anwendung auslaufender Übergangsfristen beantragen können. Näheres dazu und auch zu einem Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums kann bei der ZSUK in Mainz erfragt werden.

Neues Lehrgangsprogramm des ADB

Lebenslanges Lernen und Fortbildung wird wichtiger. Am sinnvollsten sind Weiterbildungsmaßnahmen mit Bezug zum betrieblichen Alltag und Referenten, die die Praxis kennen. Beides bieten Seminare auf dem Schulschiff RHEIN.

Dieses informiert, dass die Termine für die Lehrgänge 2010 ab sofort auf der

Internetseite (www.schulschiff-rhein.de) veröffentlicht sind. Wer lieber die Papierversion des Lehrgangsprogramms bevorzugt, kann die Broschüre beim Sekretariat, Frau Jutta Konieczny-Kara, Telefon: +49 (0) 2066/22880 oder per E-Mail: info@schulschiff-rhein.de abrufen.

Forschungsprojekt Landgang: Erste Zwischenergebnisse

Das Entwicklungszentrum für Schifftechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg erforscht derzeit im Auftrag der BGF neue Landgangsmöglichkeiten. Sie sollen leichter zu handhaben sein und mindestens die gleiche Sicherheit bieten wie die derzeitigen Landstegen.

Die BGF hat dazu ein Forschungsvorhaben gestartet. Im Rahmen des Forschungsvorhabens haben das DST und das Referat Binnenschifffahrt der BGF in diesem Sommer über 70 Binnenschiffer (Besatzungs-

mitglieder und Schiffsjungen) befragt, welche Schwierigkeiten beim Landgang und der Benutzung von Landstegen auftreten und welche Wünsche und Vorstellungen zur Verbesserung der Situation von den Praktikern gesehen werden.

Auf der Grundlage der erhobenen Daten wird nun ein Pflichtenheft erstellt, in ihm dargestellt, was eine moderne Landgangsmöglichkeit alles bieten muss. Darauf aufbauend sollen dann solche Möglichkeiten entwickelt werden.

● **Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle**

● **Rutschhemmung nicht schön lackieren**

● **Notlösungen vermeiden**

Schon einfache Mittel bringen sicheren Gang

„Beim Festmachen gestolpert“, „Beim Transportieren von Getränkekisten hat der Matrose eine offene Luke übersehen und stürzte hinein“, „Auf dem Weg vom Vordeck zum Maschinenraum rutschte der Deckmann aus“ – fast täglich landen auf den Tischen der Unfallsachbearbeiter solche oder ähnlich lautende Unfallmeldungen. Nicht immer sind die Folgen dann so harmlos, wie der Unfallhergang auf den ersten Blick vermuten lässt, denn schnell kommt es zu einem komplizierten Bruch oder einem komplizierten Bänderriss – Arbeitsunfähigkeit, Schmerz und Einschränkung sind dann die Folge.

Dies muss nicht sein, denn die Entwicklung der Stolper-, Rutsch- und Sturz-Unfallzahlen (SRS) in der Binnenschiffahrt ist beeinflussbar. Das hat vor einiger Zeit die Aktion: „Sicherer Auftritt“ gezeigt, bei der durch umfangreiche Bemühungen zur Verhinderung der Unfälle ein beachtlicher Rückgang zu verzeichnen war. Auch für die Folgejahre war – wenn auch in abgeschwächter Form – eine positive Tendenz erkennbar. Unsere Aufmerksamkeit darf nicht nachlassen, denn insbesondere in der Fahrgastschiffahrt ist eine überproportionale Häufigkeit dieser Unfälle bemerkbar.

Erfolgreiche Aktion: „Sicherer Auftritt“

Die Ursachen für derartige Unfälle sind vielfältig: Man stolpert über ein Hindernis, das man nicht wahrgenommen hat, ein Süll zum Beispiel, eine Kante oder Unebenheit im Fußboden. Auch ein zu großer Rutschhemmungsunterschied zwischen zwei Fußbodenbelägen kann einen ins Straucheln bringen. Die Wahrnehmung kann beispielsweise beeinträchtigt sein durch Dunkelheit, falsche Ausleuchtung oder durch sichtbehindernde Gegenstände beim Tragen.

Weit mehr als die Hälfte aller SRS-Unfälle werden durch Ausrutschen verursacht. Einflussfaktoren, die zum Rutschen führen, sind die unter-

schiedlichsten Eigenschaften des Fußbodens (z.B. Härte/Elastizität, Materialart, Rauigkeit/Profil, Belagwechsel), ein eventuell vorhandenes Zwischenmedium (z.B. Feuchtigkeit, Öl, Ladungsrückstände von Futtermitteln oder Getreide) sowie der Schuh bzw. seine Sohle mit seinen Merkmalen (Art des Sohlenmaterials, Härte/Elastizität, Rauigkeit sowie Profilierung). Auch der Mensch mit seinem Gehverhalten hat Einfluss auf das „Ausrutschen“ (Eile/Hast, Stress, Ermüdung, körperliche Besonderheiten).

Vielfältige Einflussfaktoren

Stolpern und Rutschen können zum Sturz führen, auch zum Sturz über Bord, bei dem immer wieder auch Ertrinkungsunfälle die Folgen sind. Häufig werden Absturzunfälle in ungesicherte geöffnete Luken oder der Absturz von falsch begangenen steilen Aufstiegen und Treppen gemeldet.

In der Fahrgastschiffahrt kommt noch eine Vielzahl von Faktoren hinzu. Saisonpersonal wird oft kurzfristig verpflichtet und ist mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut und dadurch oft überfordert. Verschiedene Arbeitsbereiche, wie Küchen, Proviant- oder Kühlräume und Fahrgastbereiche sind abwechselnd zu begehen. Kurzfristige, witterungsbedingte Veränderungen führen zu veränderten Bedingungen. Nässe wird so beispielsweise in Bereiche eingetragen, die normalerweise trocken sind.

Was hat der Unternehmer nun zu bedenken? Der Arbeitgeber muss durch eine Gefährdungsbeurteilung ermitteln, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes erforderlich sind (§ 5 Arbeitsschutzgesetz). Auch für die Vermeidung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen ist die Beurteilung der Arbeitsbereiche und Tätigkeiten unumgänglich. Nur so kann ein Höchstmaß an Arbeitssicherheit gewährleistet werden.

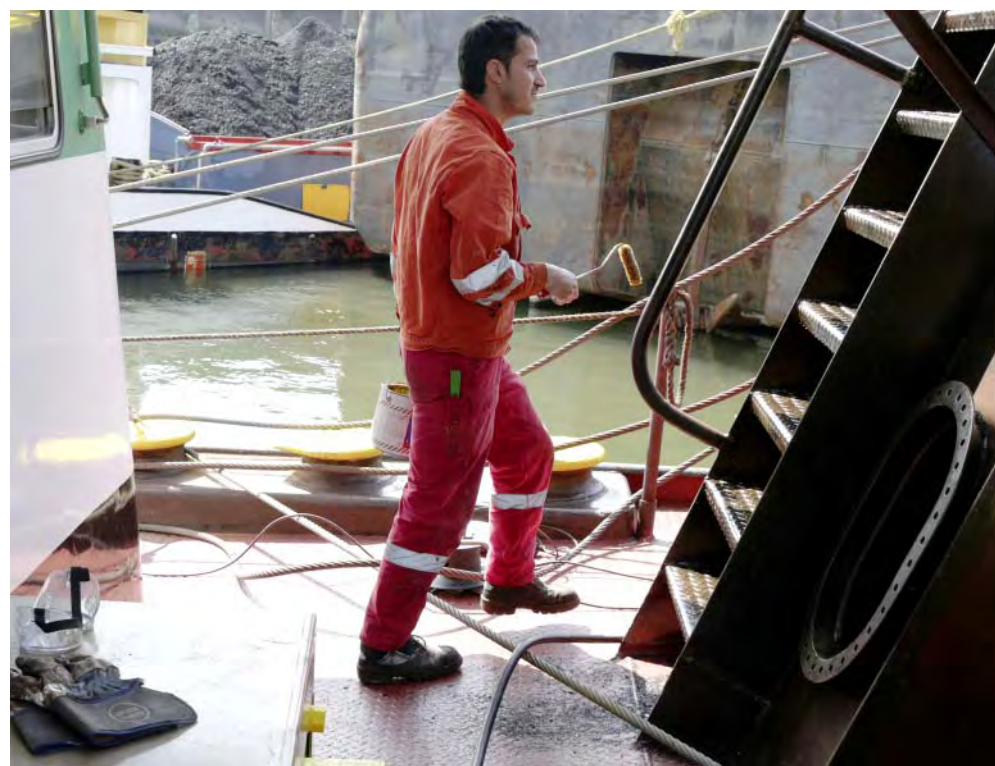
Die Unfallverhütungsvorschrift BGV D19 „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis“ fordert im § 4 schon immer: „Verkehrswege, Decks und Gangborde müssen so beschaffen und bemessen sein, dass sie sicher begangen werden können.“ Auch die Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) – Anhang II fordert im § 11.02 den „Schutz vor Sturz und Absturz“.

Was ist zu tun? Unter Berücksichtigung des Schutzzieles sind zunächst alle technischen Möglichkeiten auszuerschöpfen. Hierzu gehört die Entfernung von Stolperstellen, die Verwendung rutschhemmender Böden oder der Einbau von Absturzsicherungen. Sicherheit wird auch durch organisatorische Vorkehrungen erreicht. Immer wieder kommt es vor, dass Beschäftigte in ungesicherte Luken stürzen, weil diese zu Wartungszwecken geöffnet und dann nicht gesichert wurden. Sind in den Verkehrswegen Luken zu öffnen,

Offene Luken immer sichern

sollten Absperreinrichtungen selbsttätig wirksam werden. Wichtig ist auch die Persönliche Schutzausrüstung – Rettungsweste und richtige Fußbekleidung, denn technischer und persönlicher Schutz schließen einander nicht aus.

Die technischen Voraussetzungen wie rutschsichere Verkehrswege und ausreichende Absturzsicherungen müssen bei Neubauten schon in der Projektphase berücksichtigt werden. Eine Hilfe bei der Auswahl rutschhemmender Bodenbeläge im Innen- und Außenbereich ist die BG-Regel 181 „Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr“. Außer einer ausreichenden Rutschhemmung ist zusätzlich darauf zu achten, dass die Unterschiede zwischen zwei Bereichen nicht zu gravierend sein dürfen, denn auch dann droht Stolpergefahr. Ist häufig mit größeren Mengen an flüssigen Stoffen, z.B. Wasser



Stolpergefahren gibt es viele an Bord.

oder Öl, zu rechnen, sind auch noch sogenannte Verdrängungsräume im Boden erforderlich. Dadurch wird erreicht, dass Feuchtigkeit schnell abgeleitet wird. Trockenlaufzonen in Eingangsbereichen schaffen zusätzlich Sicherheit.

Wie ist es mit der Rutschhemmung, wenn sie anschließend „schön lackiert“ wurden? An dieser Stelle sei nochmals auf die Gefährdungsbeurteilung hingewiesen. Aus den zu erwartenden Arbeits- und Umweltbedingungen (trocken oder nass, Verschmutzung durch Ladungsreste usw.) sind die er-

Rutschhemmung erhalten

forderlichen Maßnahmen abzuleiten, z.B. welche Farbe verwendet werden soll und ob vielleicht ein zusätzliches Anti-Slip-Mittel (Quarzsand oder Aluminiumsilikatkügelchen) erforderlich ist. Auf häufig frequentierten Bereichen und auf solchen, auf denen eine große Standsicherheit der Mitarbeiter gefragt ist, können nachträglich aufgeschweißte Warzen sinnvoll sein (Diagonalabstand nicht größer als 5 cm).

Sind technische Maßnahmen kurzfristig nicht umsetzbar oder Gefährdungen zeitlich begrenzt (bis der Boden trocken ist), sind organisatorische Maßnahmen, wie z.B. zeitweilige Absperrung oder Warnhinweise, nachzuschalten.

In der Binnenschiffahrt sind aus Gründen der räumlichen Enge Verkehrswege mit Höhenunterschied oft nur mit steilen Treppen oder Steigvorrichtungen zu überwinden. Für steile Treppen mit Steigungswinkeln von 45° bis 60° – diese Treppen sind nur in Arbeitsbereichen und nicht im Fahrgastbereich zugelassen – zeigt die DIN EN 790:2001 die sicherheitstechnischen Anforderungen auf. Für Treppen mit einem Steigungswinkel von 30° bis < 45° gilt die DIN EN 13056:2000.

Rutschhemmende Klebestreifen oder aufschraubbare

Stufenprofile mit rauen Oberflächen und kontrastreichen Stufenkanten haben sich in der Praxis bei der Sanierung gefährlich glatter Treppen bewährt. Im Decksbereich sind Treppen mit Stufen aus Gitter- oder Profilstrofen oft eine ausgezeichnete Lösung. Eine gute blendfreie Ausleuchtung von Treppen bei Dunkelheit ist unumgänglich.

Wichtigste personenbezogene Maßnahme ist die Nutzung von richtigen Schuhen. Dabei ist zu beachten, dass es den „alles könnennden“ Schuh nicht geben kann. Auch hier kommt wieder die Gefährdungsbeurteilung ins Spiel. In ihr wird festgehalten, wogegen der Schuh schützen muss – und dann wird er entsprechend ausgewählt. Hilfreich hierbei ist die BG-Regel 191 „Benutzung von Fuß- und Knieschutz“. Neben der Rutschhemmung durch Sohlenmaterial und Profilierung sind weitere Risiken, wie Stoßen und Einklemmen, zu

bewerten. Zudem sind physische Besonderheiten jedes Menschen zu berücksichtigen. Das Körpergewicht hat Einfluss auf die Bemessung der Fersendämpfung und auch die Schuhweite muss stimmen.

Der richtige Schuh

Nur „passende“ PSA wird auch akzeptiert. Beratung und Anproben müssen, wie auch beim privaten Schuhkauf, erfolgen. Im modischen Chic sind viele „Sicherheitsschuhe“, „Schutzschuhe“ oder „Berufsschuhe“ heute kaum noch von den Freizeitschuhen zu unterscheiden.

Für die Bereitstellung der Persönlichen Schutzausrüstung ist der Unternehmer zuständig. Vorgesetzte sind Vorbilder – im Guten, wie im Schlechten. Dies gilt auch beim Tragen der PSA „Schuh“!

Tipps gegen Stolpern und Stürzen

- Vermeiden Sie Stolperfallen und halten Sie Verkehrswege frei. Räumen Sie nicht mehr benötigte Arbeitsmittel, Drähte, Tave, Schläuche usw. weg.
- Beseitigen Sie Verunreinigungen, wie ausgelaufenes Öl, Ladungsreste, Feuchtigkeit in Eingangsbereichen und Ähnliches sofort.
- Benutzen Sie nur die vorgesehenen Verkehrswege. Vermeiden Sie ungesicherte Abkürzungen.
- Sichern Sie Absturzstellen (Mannlöcher, Luken ohne eigene Absperrvorrichtungen). Stellen Sie Geländer (Gangbordgeländer), wenn sie betriebsbedingt nicht mehr umgelegt bzw. entfernt sein müssen.
- Vermeiden Sie Notlösungen. Benutzen Sie gesicherte Leitern (insbesondere Laderaumleitern) und sichere Tritte im Innenbereich.
- Begehen Sie Treppen vorschriftsmäßig (steile Treppen rückwärts hinabsteigen). Benutzen Sie die Handläufe der Treppen. Achten Sie auf einen freien Blick.
- Springen Sie nicht von höher gelegenen Arbeitsplätzen herab. Vermeiden Sie vorzeitiges Springen an Land bei den Anlege-manövern.
- Schalten Sie Beleuchtungen bei Dunkelheit und Dämmerung ein, wenn es die Verkehrsvorschriften erlauben. Benutzen Sie gegebenenfalls Taschenlampen.
- Vermeiden Sie Zeitdruck und Hektik.
- Benutzen Sie die Ihnen zur Verfügung gestellten Persönlichen Schutzausrüstungen, wie Sicherheitsschuhe und Rettungsweste. Tragen Sie auch beim Landgang rutschsicheres und geeignetes festes Schuhwerk.



Rutschsichere Beläge auf Verkehrswegen.

+++ Rückblick auf 39 Jahre „Fahrensmann“ +++



„Rauchende Köpfe“ bei der Redaktionssitzung.

Sie gestalten Ihren Fahrensmann

Interessante Themen so aufzubereiten, dass der Leser sie gerne liest und sie ihm in seinem Alltag an Bord weiterhelfen – das war das Ziel der Fahrensmann-Redaktion. Damit dies vierteljährlich im Jahr gelang, sind viele gute Ideen notwendig und manchmal rauchten auch die Köpfe, bis alle Themen gefunden waren. Wo drückt zum Beispiel der Schuh den Matrosen oder was muss man tun, um gesund zu bleiben? Wie gestaltet man die Böden, damit sie rutschsicher sind? Welche gute Idee wurde beim letzten Neubau umgesetzt und könnte auch anderen Binnenschiffern den Alltag erleichtern – was könnte unsere Leser interessieren? Mitarbeiter des Referats Binnenschifffahrt und Ideengeber aus dem Gewerbe – mit dieser Zusammenstellung gelang die Mischung im Heft. Nach dem Auswählen ging es an den PC zum Formulieren, Gestalten und Zusammenbauen des Heftes, mit dem dann hoffentlich alle zufrieden sind. An der Resonanz sehen wir, dass dies häufig der Fall war – oder kennen Sie einen Binnenschiffer, der den Fahrensmann nicht kennt? Und wer sind wir? Zunächst zu nennen sind viele frühere Technische Aufsichtsbeamte der BSBG und die heutigen Mitarbeiter des Referats Binnenschifffahrt, die ihren Sachverstand eingebracht und viele Artikel geschrieben haben. Karl Wagemann und der langjährige verantwortliche Redakteur, Klaus Hermann, die maßgeblich das Bild des Fahrensmannes bestimmt haben. Und die letzten Jahre Renate Bantz und Gerd Hoffmann, die unterstützt von André Maßmann die Fülle des Mate-



Kennt sich in der Binnenschifffahrt aus: Gerd Hoffmann.



Verantwortliche Redakteurin: Renate Bantz.

rials so aufbereitet haben, dass eine interessante und vor allem schiffige Zeitung daraus geworden ist. Uns hat es immer viel Spaß gemacht, wir haben gern nach Fotos gesucht, Überschriften formuliert, Texte redigiert, verlängert, vertröstet und uns gefreut, wenn nach dem Versand des Fahrensmannes die ersten Anrufe, Postkarten mit Rätselfösungen, Briefe oder Bestellungen kamen – dann wussten wir: Er ist wieder gut geworden, der letzte Fahrensmann.

Diese Themen kehrten immer wieder

Nachdenklich wird, wer in älteren Ausgaben des Fahrensmannes schmökert. Denn einige der Themen kehrten immer wieder – mehr oder weniger ausführlich. Immer präsent: die Gefahr des Ertrinkens. In den 80er-Jahren waren noch in jedem Jahr zahlreiche ertrunkene Binnenschiffer zu beklagen. Aber der Fahrensmann beließ es nicht bei entsprechenden Meldungen. Immer wieder wurde beschrieben, welche Möglichkeiten es an Bord gibt, um das Ertrinken zu verhindern: „Rettungskragen und Steckgeländer hätten den Unfall verhindert“ – wie wahr.

Viele Aktionen

Dokumentiert ist auch, dass die BSBG nicht müde wurde, für den Rettungskragen und später die Rettungsweste zu werben – auch mit unkonventionellen Mitteln. So war die „Schifferfrau aus MS Franziska“ die Glücksfee, die die Lose eines Sicherheitswettbewerbs zog. Eines Wettbewerbs, der für die Nutzung der Rettungsweste warb – mit Erfolg. Die gesunkenen Unfallzahlen geben uns recht.

Ein weiterer Dauerbrenner sind die unzureichenden Landgangsmöglichkeiten. Auch sie standen und stehen im Mittelpunkt vieler Bemühungen der BGF.

Kleine Erfolge

Der Fahrensmann griff sie auf und berichtete auch immer wieder von Erfolgen der Mitarbeiter in verschiedenen Gremien. Die Mitarbeit in Normenausschüssen und sogenannter Hafensicherheitskreise hat viele Türen geöffnet und „Treppen gebaut“. Bei Neu- und Umbauten von Hafenanlagen haben sich die Erfolge bereits niedergeschlagen. Sichere Übergänge und Treppen, Autosteiger oder Stromanschlüsse, alles wird bei Neubauten berücksichtigt – und im Fahrensmann gezeigt.

Gezeigt wurden aber nicht nur die Probleme, sondern auch die Sonnenseiten des Berufes. Sehr begehrt war der Fahrensmann lange Zeit wegen seiner Fotos aus der Geschichte der Binnenschifffahrt, die gerahmt manche Wohnung oder Flur schmückten. Und nicht immer war der Mörder der Gärtner – manchmal war es auch der Nachbar oder ein anderer Bösewicht, im Krimi auf Seite 8.



Fahrensmann 1/1971

So sicher trägt der Rettungskragen auch starke Männer.



Die „Helene“ ist ein Nachbau der früheren Spitzpunte und hat eine Länge von 40 m bei einer Breite von 6,20 m. Sie liegt wie die anderen Schiffe am Haren-Rütenbrock-Kanal in Haren (Ems).



Letzte Korrekturen: Ulrike Roth und Christiane Leithäuser.



Fahrensmann 1/1986

Kommissar Schimanski, als harter Fernsehheld bekannt, trägt an Bord ebenfalls Rettungskragen.



Schutz Rettungskragen

Selbstverständlich tragen hier alle, die an der Bergung eines Tankmotorschiffes aus dem Rhein beteiligt sind, den Rettungskragen. Um ihn umzulegen, muß jedoch ein Arbeitsplatz nicht so gefährlich sein wie dieser, oder?

+++ Rückblick auf 39 Jahre „Fahrensmann“ +++

Der erste „Fahrensmann“ aus dem Jahr 1971

Hinweise und Tipps für den Alltag



DER 1/71 FAHRENSMANN

BINNENSCHIFFAHRTS-BERUFGENOSSENSCHAFT • 41 Duisburg • Düsseldorf: St. 293 • Telefon: 021 31/26681-85

Wo uns der Schuh drückt

Seit nahezu zwei Jahren sucht Schiffsführer Felix Orłowski vom MS Danzig über die Arbeitsämter Duisburg und Koblenz einen Matrosen. Personalmangel herrscht fast auf jedem deutschen Binnenschiff. Ein tschechischer Maschinist einer Westberliner Reederei muß aus diesem Grund sämtliche Arbeiten an Bord erledigen und nennt es nicht normal, wenn ein Schiff im Jahr 8 Matrosen nacheinander anheuert. Unterbemannte Schiffe werden häufig zu unvermeidbaren Protokollen und Geldstrafen herangezogen.

Um den Wunsch der Schiffsleute, den Beruf des Binnenschiffers in der Öffentlichkeit attraktiver zu machen, zu erfüllen, müßte nach ihrer Vorstellung der Verband Deutscher Reederei etwa nach Schweizer Modell die Werbetrommel rühren. Das notwendigste Anheuern ungelerner Kräfte schade dem Ruf der Binnenschiffahrt, äußerten einige Schiffsführer. Mit der Forderung „Mehr Sicherheit an den Liegeplätzen“ sind sich die Binnenschiffer einig. Unbeleuchtete, verwahrloste Landgänge bedeuten nach ihrer Ansicht Gefahr für die gesamte Schiffsbesatzung, insbesondere jedoch für Frauen und Kinder. Bei Niedrigwasser zeigt sich dann auch der Fehler an Treppen bei Kanaldämmen. Sie reichen selten bis zum Wasserspiegel. Über Geröll steigen die Schiffer an Land und zurück. Das Landgehen in guter Kleidung wird dadurch unmöglich, gehört aber noch zu den geringsten Übeln. Nur selten treffen die Binnenschiffer in deutschen Häfen beleuchtete und mit Geländer versehene Kaiumauern an.

Die Matrose eines deutsch-französischen Schiffes sieht in der langen Arbeitszeit von 14 bis 16 Stunden pro Tag ebenso ein Problem wie in der teuren Lebensführung. Durch die Miete einer Wohnung, die äußerst selten von ihm und seiner Frau benutzt wird, und durch den Einkauf teurer Lebensmittel vom Proviantschiff entstehen dem Binnenschiffer unwillkommene Mehrausgaben. Hohe finanzielle Belastungen ergeben sich für

die Schiffer, die mehrere Kinder im schulpflichtigen Alter haben. Die Unterkunft eines Kindes in einem Schifferheim kostet pro Monat 350,- DM und verschlingt bei mehreren Kindern einen Großteil des Verdienstes. Ausstellungen, wie in den meisten Berufen üblich, kennen Deutschlands Binnenschiffer nicht. In vielen Fällen können Frau und Familie durch Krankheit oder andere widrige Umstände nicht mit an Bord. Hierbei wünschen die Schiffer eine finanzielle Entschädigung.

Als ebenso ungerecht wird die Versteuerung der Nacht- und Sonntagsstunden bei einem Jahreseinkommen über 24 000,- DM von vielen Schiffsführern angesehen. Klagen führen viele Schiffsseiner über die Schäden, die durch die Eile und Unvorsicht beim Be- und Entladen entstehen. Eine Notwendigkeit ist der Einsatz mehrerer Bilgen-Entöler. Die Binnenschiffer sind gezwungen, alle 3 Monate die Ölfettreste aus den Bilgen-Wannen auszupumpen. Die Reste werden von speziellen Bilgen-Entöllern aufgenommen um ein Ablassen in die Flüsse und damit eine Verunreinigung zu vermeiden. Das Nichtverhalten dieser Termine führt zu Schäden und Protokollen. Westdeutsche Kanäle haben einen Bilge-Entöler, kleine Flüsse, so der Main und Neckar, verfügen über keines.

Ein Duisburger Verlademeister und langjähriger Schiffsführer äußerte sich positiv über die Beachtung der Sicherheitsbestimmungen deutscher Schiffer, be-



HEINRICH NEUHAUS, 54 Jahre, Verlademeister



HANS MUNK, 51 Jahre, Schiffsführer von MS President Georges Auberger - Straßburg



WLADIMIR REHAR, 37 Jahre, Maschinist des MS Kyberna



FRANZ-JOSEPH CICHY, 71 Jahre, Schiffsführer und Eigner des MS Monte Viso, Frankfurt



FELIX ORŁOWSKI, 39 Jahre, Schiffsführer und Mitteilungsleiter des MS Danzig



FELIX ORŁOWSKI, 39 Jahre, Schiffsführer und Mitteilungsleiter des MS Danzig

Da drückt uns der Schuh!

mangelte aber sogleich an ausländischen Schiffen die Leitern zum Laderaum, das Fehlen von Rettungsringen und eine häufige Unordnung in den Rettungsbooten. Bodo Weber



Mit Schutzhelmen wäre diese Arbeit sicherer

Schiffsführer ertrank mit Vater von acht Kindern

Rettungskragen und Steckgeländer hätten Unglück verhindert

Mit dem Leben bezahlte der 37-jährige Schiffsführer Willi H. den Versuch, seinen 42-jährigen Arbeitskollegen Horst H., Vater von acht Kindern, im Mittellandkanal bei Venne vor dem Ertrinken zu retten. Der Sohn des Tiefbauarbeiters entging nur mit knapper Not beim Rettungsversuch dem Tode.

„Eine Stunde vor Feierabend, gegen 18 Uhr, hörte ich einen Hilfschrei von meinem Vater. Er lag im Wasser und hielt sich an der Außenwand des Pontons fest. Ich habe ihm sofort ein Tau zugeworfen, an dem ein Eimer hing. Mein Vater konnte nicht schwimmen. Plötzlich war er verschwunden. Ich sprang sofort vom Hebebock ins Wasser, bekam meinen Vater auch zu fassen. Doch er klammerte sich in seiner Not so fest an mich, daß ich auch in Lebensgefahr geriet. Mit Mühe bin ich von ihm freigekommen, bin aufgetaucht und habe nach Willi Hoffmann gerufen.“

Der Schiffsführer, ein ausgezeichnete Schwimmer und Taucher, zog sich blitzschnell aus und sprang ins Wasser. Nach einem ersten erfolglosen Rettungsversuch tauchte er wieder auf. Er band sich eine Wurfleine um die Hand, die ein Vorratshalt hielt und setzte einen Staken neben die Wand des Pontons. Der Staken reichte bis zur Kanalsohle hinunter. Am Staken ließ sich der Schiffsführer herab. Wenige Augenblicke später hing die Leine nur noch locker im Wasser. Vom Schiffsführer war keine Spur mehr zu entdecken.

Kinder hatten den Tiefbauarbeiter ebenfalls ins Wasser fallen sehen, einen Tiefbauarbeiter verständigt, der wiederum die Wasserschutzpolizei in Brämsche und die Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft in Bad Essen verständigte. 20.40 Uhr zog man die Leiche von

wurde. Mit einer Schwimmweste oder einem Rettungskragen hätte der 42-jährige Arbeiter den Sturz ins Wasser gefahrlos überstanden. Hätte der Schiffsführer die Leine sicher um seinen Bauch gezogen und gut verschürzt, hätte man ihn im Augenblick der Gefahr vom Ponton aus wieder an Bord ziehen können. Das Arbeitsponten war bei gutem Wetter zu Rammarbeiten und zur Dükerverlegung eingesetzt. Jedes Verschulden von Dritten scheidet nach Auffassung der Kriminalpolizei, die den Fall untersucht, aus.

Im Einzelfall vom Wehrdienst befreit

Der Bundesminister der Verteidigung teilt mit, daß grundsätzlich auch das fahrende Personal der Binnenschiffahrt in Zukunft zum Wehrdienst herangezogen wird. Die bisher ausgesprochenen Unabkömmlichstellungen bleiben jedoch bestehen, um Übergangsschwierigkeiten zu vermeiden und der Wirtschaft die Möglichkeit zu geben, sich auf die neue Praxis einzurichten.

Bereits im August des Jahres 1970 wurde angeordnet, daß im Zuge der Herstellung einer größeren Wehrgerechtigkeit ab Januar 1971 auch verheiratete Wehrpflichtige, die Kinder haben, einberufen werden, wenn sie nicht älter als 25 Jahre sind.

Die bisherigen Sonderregelungen für Bergarbeiter im Untertagebergbau und für das fahrende Personal in der Binnenschiffahrt wurden aufgehoben. Ungediente Wehrpflichtige konnten bisher im sogenannten vereinfachten Verfahren unabkömmlich gestellt werden. Wehrpflichtige dieser Berufsgruppen können künftig nur noch im Einzelfall in einem förmlichen Verfahren unabkömmlich gestellt werden. Das Verteidigungsministerium schränkt damit die administrativen Wehrdienstausnahmen weiter ein.

Für die Binnenschiffahrt wird es eine ganze Reihe von begründeten Fällen geben, um Fahrende auch weiterhin unabkömmlich zu stellen. Die Sorge um Lücken im Personalbestand sind auch der Bundesregierung bekannt, wie aus dem Verkehrsbericht 1970 deutlich hervorgeht. Aber so einfach wie bisher sind diese Freistellungen nicht mehr zu erreichen. Auch das ist ein Grund mehr, um den Beruf des Binnenschiffers noch attraktiver als bisher zu machen.

Wie schützt man seine Haut, was gehört zur Persönlichen Schutzausrüstung, was benötigt man zum Einsteigen in Tanks? Der Fahrensmann gab Tipps und Hinweise. Praxis-Tipps für den Bordbetrieb: Wie kann man Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle verhindern, welche Geräte und Maschinen müssen an Bord geprüft werden, wie oft und von wem? Wie macht man Böden rutschfest? Und was hat sich in der StVO geändert? Es gab Tipps zur Ersten Hilfe und Hinweise des Arztes für eine gesunde Lebensführung oder den Umgang mit Gesundheitsproblemen bei der Arbeit. Alles hatte stets ein Ziel: Praxisnah, lesbar und auch interessant die Leser mitzunehmen zu einem sicheren Alltag an Bord.

Aber auch unangenehme Wahrheiten wurden nicht ausgenommen. Stress im Beruf etwa oder die Gefahren für Fußgänger im Winter, Probleme der Entsorgung oder Sorgen mit dem Nachwuchs. Auch Unfälle und ihre Vermeidung wurden immer wieder thematisiert.

Stets wurden die Leser direkt angesprochen, auch zwischenmenschliche Themen hatten ihren Platz, zum Beispiel bei Petra oder Brigitte.

Und nicht zu vergessen: Das Kreuzworträtsel. Von Ausgabe zu Ausgabe freuten wir uns über bunte Karten, Grüße und richtige Lösungen. Denn sie zeigten, wie intensiv „Der Fahrensmann“ wahrgenommen wurde.

Fahrensmann 1/1991



Der Kursus machte viel Spaß

17 Frauen und zwei Männer nahmen an einem Erste-Hilfe-Kursus teil, der im Schifferkinderheim in Mannheim stattfand. Er war von H. Kleinophorst von der PTG organisiert worden und wurde von H. Hielscher von der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft durchgeführt. Wie dieses Foto von Frau Fendel von der „Anna Franziska“ zeigt, machte der Kursus viel Spaß, auch wenn es um ein ernstes Thema ging.



Fahrensmann 3/1978

Nicht immer hat man Glück.

Auf dem Weg zum SicherheitsProfi

Das neue Magazin der BG Verkehr enthält auch Seiten für die Binnenschiffahrt

Profis kennen sich aus, ihnen macht man nichts vor. Das wussten unsere Vorgänger, als sie mit dem Slogan „Profis tragen Rettungskragen“ für die Nutzung der Rettungsweste warben. Auch in der neuen BG Verkehr wird man deutlich machen, dass die Arbeit von echten Profis ausgeführt wird: Profis in Sachen Sicherheit. Sie gibt es bei der BG, aber auch in vielen Mitgliedsunternehmen. Deutlich wird dies am neuen Namen des gemeinsamen Magazins: SicherheitsProfi.

Der neue Name zeigt einen weiteren Weg in der Entwick-

lung. Das erste Mitteilungsblatt der BSBG war der „Landsteg“. Der Name stand

Vom Landsteg zum Fahrensmann

für die Verbindung zwischen Schiff und Land. Mit dem „Fahrensmann“ rückten dann die Beschäftigten, die Menschen in den Mittelpunkt. Eine Zeitung für die Fahrende wollte er sein – und war es auch, wie viele Reaktionen zeigen.

Und jetzt ein neuer Name. Ein Name der deutlich macht, um Sicherheit zu erreichen

braucht man Menschen, die sich auskennen, die ihr Handwerk/ihr Metier verstehen und es beherrschen: Profis eben – Sicherheitsprofis.

Aber auch die Binnenschiffahrt wird vertreten sein. Auf speziellen Seiten wird „Der Fahrensmann“ auch im neuen Magazin seine Themen finden. Und vieles aus dem alten Fahrensmann wird an einen neuen Platz wandern: Der Praxis-Tipp, das Rätsel und, und, und ... Seien Sie gespannt – auch auf die Themen der anderen Gewerbebezweige, die miteinander die neue BG Verkehr bilden.



Themen der Binnenschiffahrt werden auch im neuen Mitteilungsblatt zu finden sein.

Handlungshilfe unterstützt die Kleinstbetriebe

Broschüre wendet sich an Schiffseigner

Arbeitsschutz liegt in der Verantwortung des Unternehmers. Aber welche Gesetze, Vorschriften und Richtlinien muss er, beziehungsweise der Verantwortliche an Bord eines Schiffes, kennen und beachten? Kurze Frage – leichte Antwort, denn praktikable Antworten liefert die Broschüre „Handlungshilfe für Kleinstbetriebe der Binnenschifffahrt“. Ziel dieser Broschüre ist es, die notwendigen Anforderungen in Unternehmen bis maximal 30 Beschäftigte auf wenigen Seiten darzustellen.

Die Broschüre besteht aus zwei Teilen. Ein Teil informiert den Schiffseigner, bzw. den beauftragten Schiffsführer, unter dem Gesichtspunkt Verantwortung über seine Pflichten im Arbeitsschutz gegenüber seinen Mitarbeitern. Im zweiten Teil werden viele Gefährdungen des Binnenschiffsgewerbes beschrieben. Zudem wird auf die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr hingewiesen. Themen sind hierbei u.a. Unterweisung, Verhalten bei Unfällen sowie Erste Hilfe.

In einem weiteren Kapitel werden die betriebsärztliche Betreuung, Vorsorgeuntersuchungen und die Aufgaben der Fachkraft für Arbeitssicherheit beschrieben.



Titel der Handlungshilfe für die Binnenschifffahrt.

Diese grundlegenden Infos für den Unternehmer werden im zweiten Teil der Broschüre durch Themen aus dem Gewerbe ergänzt. Gefährdungen und Schutzmaßnahmen, beispielsweise beim Festmachen, beim Landgang oder bei Außenbordarbeiten, werden beschrieben. Grund-

sätzliches beim Laden und Löschen, Besonderheiten auf Fahrgastschiffen sowie Wartungsarbeiten sind weitere Themen.

Ergänzt wird dies noch durch das Kapitel Prüfungen. Hier ist für den Schiffseigner übersichtlich dargestellt, wer nach welcher Zeit was prüfen muss. So ist z.B. ersichtlich, dass Flüssiggasanlagen vor der Inbetriebnahme, nach Reparaturen, und alle 3 Jahre durch einen Sachverständigen geprüft werden müssen. Der Leser wird in den einzelnen Kapiteln immer wieder auf Schutzausrüstungen stoßen. Es geht konkret um die Benutzung von Schutzschuhen, Schutzhandschuhen, Rettungswesten und Gehörschutz. Bei dem Kapitel Bedien- und Wartungsarbeiten werden grundlegende Vorkehrungen zum Brandschutz und die damit verbundenen Unterweisungen beschrieben.

Schauen Sie doch während der nächsten Liegezeit mal in die Broschüre. Sollte sie nicht mehr greifbar sein oder sollten Sie ein zusätzliches Exemplar benötigen, setzen Sie sich gerne mit der BGF in Duisburg oder Ihrem zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten in Verbindung.

Seminarangebote 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
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			
F6/02575	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	19. 04. 10 – 30. 04. 10	Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie			
F6/02578	Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen“	01. 02. 10 – 03. 02. 10	Boppard
F6/02579	(Leichter Umgang mit „schwierigen“ Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.)	02. 03. 10 – 03. 03. 10	Berlin
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt			
F6/02582	Seminar Rettungsweste	08. 02. 10 – 10. 02. 10	Sellinghausen
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt			
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 die Binnenschifffahrt und andere Gewerbebezüge			
Nummer	Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02586	Führungskräfteseminar Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	23. 03. 10 – 25. 03. 10	Bad Hersfeld
F6/02588	Kompetent unterweisen	09. 03. 10 – 11. 03. 10	Bad Hersfeld
F6/02590	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	24. 02. 10 – 26. 02. 10	Sellinghausen
F6/02591		10. 05. 10 – 12. 05. 10	Sellinghausen
F6/02594	Gesundheit am Arbeitsplatz – gewusst wie:	26. 02. 10 – 28. 02. 10	W Sellinghausen
F6/02595	Rückenprobleme, Übergewicht und Stress Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	19. 07. 10 – 21. 07. 10	
F6/02597	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	13. 04. 10 – 14. 04. 10	Duisburg

W = Seminar für Wiederholer

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.

Mitmachen und gewinnen

einen Sachverhalt korrigieren	Persönlichkeitsbild	Hauptstadt von Wales	Sohn Nochs	10	Vergeltung für Unrecht	altes, wertloses Pferd	Kaffee nach italienischer Art	Gefäß mit Henkel	jeder ohne Ausnahme	besonders, außerdem	zu keiner Zeit
→	↓	↓ 3	↓ 6			↓		↓		↓	↓
Senke vulkanischen Ursprungs	→				Monatsname	→	11		Oper von Lortzing		8
Ausrüstung von techn. Anlagen	→	12						Hundeschar	↓		
kleben, kitten			mürrisch sein		Trauben-ernte	→			Quecksilber-legierung		liebvoll umfassen
→		2	↓		→	Himmels-richtung		Lärm, Krach	↓		↓
Stoß-fänger	italienische Stadt			Früchte	→		↓ 9	tiefe Betrübnis		rahmen-artige Einfassung	
→	↓					Seiden-gewebe	13			↓	
Schau-spieler	langweilig, schal	→	14			↓ Stadt u. See in Penn-sylvanien		britischer Sagenkönig	→		
→	15			Navigation	→				Abk. für Raum-meter	→	5
→					1			Sinnes-organ	→		7
ein-schließlich		Fräsrinne	→			4	↓ tief ein-treiben (Pfahl)	→			

1	2	3	H	4	5	6	7	8	9	10	–
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---

11	12	13	14	15
----	----	----	----	----

Die Buchstaben von 1 – 15 ergeben die gesuchte Lösung.

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

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

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

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

Einsendeschluss:
31. Dezember 2009

Auflösung
aus Fahrensmann 3/2009:
LRNDSTEG bzw. LANDSTEG

Gewinner aus 3/2009	
1. Preis	€ 50,–
Adelh. Schepers TMS „Ingeborg“ 49733 Haren	
2. Preis	€ 25,–
Hartmut Werner MS „Gerda“ 21339 Lüneburg	
3. Preis	€ 25,–
Astrid Pöthke MS „Klostersee“/L. Pöthke 21354 Bleckede	
4. Preis	€ 25,–
Robert Scheermann MS „Antaro“ 32423 Minden/Westf.	
5. Preis	€ 25,–
Ralf Kirchner MS „Wildkatz“ 32425 Minden	

Bis Juni gesperrt Schleuse Fürstenberg/Havel wird erneuert

Das „Tor“ nach Mecklenburg wurde zum 14. September 2009 für die Erneuerung der mittlerweile stark beschädigten Schleuse geschlossen. Wer also seit Mitte September aus Berlin und Brandenburg kommend in die Mecklenburger Seenplatte fahren, oder aber von Mecklenburg aus in Richtung Brandenburg fahren wollte, der muss seither die Informationen vom zuständigen Wasserstraßen-Neubauamt besonders beachten.

Nach exakter Planung durch das Wasserstraßen-Neubauamt wurde für den la-gegleichen Ersatzneubau der Schleuse eine sogenannte lokale Vollsperrung der Oberen Havel-Wasserstraße (OHV) für den Zeitraum vom 14. September 2009 bis zum 6. Juni 2010 veranlasst.

Eine fatale Maßnahme für diese Region – und dennoch unausweichlich! Sowohl für die Fahrgastschiffahrtsreedereien als auch für die zahlreichen Charterbootsunternehmen ist mit dieser Maßnahme der Saisonbetrieb im letzten Halbjahr 2009 und zum Saisonbeginn 2010 mit enormen Einschränkungen



Bauarbeiten an der Schleuse Fürstenberg.

verbunden. Aber auch für die Reedereien an der Müritz hatte diese Baumaßnahme erhebliche Auswirkungen für die Winterplanung.

Seitens des Bundes war man sich der enormen Tragweite dieser längeren totalen Schließung bewusst und hat deshalb die Bauplanung unter Beachtung von deutlichen Mehrkosten in Kauf genommen. Dafür steht der Eröffnungstermin absolut fest.

In der 9-monatigen Sperrzeit werden rund sieben Millionen Euro für die neue Schleuse verbaut. Damit sind

unter anderem auch Winterbaumaßnahmen mit dem Einhausen und Beheizen der Bau-gruben abgesichert.

Die neue Schleuse soll eine doppelt so breite Kammer wie die alte haben und damit deutlich leistungsfähiger sein. Trotz der Möglichkeit die Schleuse im Automatikbetrieb steuern zu können, soll in den Ferienmonaten ein Schleusenwärter den Schleusenbetrieb überwachen und durchführen. Eine gute Entscheidung, um einen reibungslosen Schleusenbetrieb in der Saison gewährleisten zu können.

UNFALL- Chronik

Beim Durchholen der Koppelwinde verlor der Schiffsführer den Halt und kam mit dem rechten Fuß unter die Fußbremse von der Winde. Dabei zog er sich eine Bänderzerrung im Fuß zu.

★

Im Bootshafen ist der Beschäftigte zwischen Bootssteg und Boot getreten und mit dem rechten Unterschenkel an einer Schraube der Leiter gestoßen und hängen geblieben. Dabei zog er sich eine Risswunde zu.

★

Beim Festmachen eines Seeschiffes trat der Festmacher auf die Hieving-Leine, um diese abzustoppen, damit sein Kollege den Knoten zur Festmacherleine aufmachen konnte. Plötzlich zog die Decksbesatzung an der Hieving-Leine. Dabei wurde das rechte Bein des Festmachers weggezogen und er verlor den Halt. Dabei zog er sich eine Zerrung zu.

★

Bei Arbeiten mit einem Schleppdraht auf einem Schlepper ist der Technische Inspektor gestolpert und gestürzt und hat sich dabei einen Bruch des Handgelenkes zugezogen.

★

Der Azubi war damit beschäftigt an einem Festmacherdalen mit Hilfe eines Elektroschraubers Schrauben nachzuziehen. Dabei verfang sich der Aufsatzschlüssel im Handschuh und wickelte sich um die Hand. Er zog sich dabei Verstauchungen an den Fingern zu.

★

Die Fährführerin war in ihrem Fahrstand und beobachtete die Beladung eines Pkw auf Deck. Während dessen wurde die Fähre von einem vorbeifahrenden Binnenschiff gerammt. Bei diesem Aufprall wurde die Fährführerin in ihrem Steuerstand durch das Führerhaus geschleudert. Dabei zog sie sich einige Prellungen zu.

★

Beim Luken verschieben hat sich der Steuermann die Finger in der Schiene eingequetscht. Ein Finger musste genäht werden.

★

Der Steuermann wollte vorne am Schiff das Licht anmachen. Dabei trat er barfuß in Eisenspäne.

★

Im Kassenraum der Fähre befindet sich eine Glatteckklappe als Zutritt zu den darunterliegenden Storeräumen. Ein Maschinist öffnete die Luke und sicherte sie gegen umfallen, dann stieg er ein. Die Kassierer, die nichts davon mitbekommen haben, kamen anschließend aus dem Hellen in den dunklen Raum. Einer saß bereits, der zweite wollte an seinem Kollegen vorbei und übersah dabei die offene Luke. Er stürzte ca. 1,5 m in den Storeraum. Dabei zog er sich schwere Verletzungen an Becken und Beinen zu.

★

Der Trainer eines Kitesurfkurses fiel beim Vormachen einer Übung aus einer Höhe von ca. zwei Metern mit dem Kitesurfbrett auf die Wasseroberfläche. Direkt nach dem Aufprall auf dem Wasser stellten sich starke Schmerzen im linken Fuß ein und der Trainer humpelte an Land. Dort wurde er von der Besatzung des gerufenen Krankenzugwagens behandelt.

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · **Verantwortlich:** Hauptgeschäftsführerin Sabine Kudziella · **Redaktion:** Renate Bantz · **Verlag:** Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · **E-Mail:** fahrensmann@bgi.de · **Druck:** Brendow PrintMedien, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · **Erscheinungsweise:** vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Textnachweis: S. 8, Ursula Richter (Hrsg.). Die schönsten Weihnachtsgeschichten am Kamin © 1998 by Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg

Bildnachweis: S. 1 Titelfoto: Christine Lackner, Graz, S. 2 Baldeysee: Mike Filzen, S. 6 Wasserstraßen-Neubauamt Berlin



Auch auf älteren Schiffen gelten neue Vorschriften.

Übergangsfristen laufen 1. 1. 2010 aus BinSchUO enthält Regeln

Im Anhang II der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO), der Anfang dieses Jahres die etwa inhaltsgleiche Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) abgelöst hat, sind fast alle Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Binnenschiffe zu finden. Da die BinSchUO die nationale Umsetzung der europäischen Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe ist, gelten die Vorschriften nicht nur für Binnenschiffe in Deutschland, sondern auch für Binnenschiffe in allen anderen Staaten Europas. Diese Vorschriften werden ständig fortentwickelt, d.h. den neuen Technologien, den erweiterten Erkenntnissen über Verkehrs- und Arbeitssicherheit und Umweltschutz sowie dem Stand der Technik angepasst. Die neuen Vorschriften finden dann erst einmal nur für Neubauten Anwendung. Für bestehende Schiffe gilt, dass sie nur bei Umbau, Ersatz oder wenn eine gewisse Frist abgelaufen ist, berücksichtigt werden müssen.

Nur ein Hebel für Maschine

Eine solche Frist ist bald erreicht, nämlich „die erste Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“. Für manche Schiffseigner ist das schon der nächste Monat, für andere liegt der Termin erst in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts. Der „Fahrensmann“ möchte im Folgenden nicht alle, aber die wesentlichen Anforderungen vorstellen, die bei der nächsten Attestverlängerung erfüllt sein müssen. Da viele Anforderungen, die jetzt erfüllt werden müssen, schon seit Jahrzehnten in den Unfallverhütungsvorschriften gefordert worden sind und mit der Neufassung der RheinSchUO im Jahr 1995 ins internationale Verkehrsrecht aufgenommen wurden, ist die Anzahl der Punkte für deutsche Eigner wesentlich geringer als für die aus den Nachbarländern.

Im Steuerhaus müssen die Fensterscheiben eine Mindestlichtdurchlässigkeit von 75 % haben und die Überwachungs- und Anzeigeeinrichtungen auch von einer Reserve-Energiequelle gespeist werden können. Zudem muss die Maschinensteuerung mit nur einem Hebel erfolgen, die Richtung der Schubkraft sowie die Maschinen- und Propellerdrehzahl angezeigt werden und eine Alarmanlage, mit der Wohnungen und Maschinenräume erreicht werden können, vorhanden sein.

Die Überwachung der Kühlwassertemperatur sowie der Öl- und Luftdrücke der Motoren, Getriebe und Umsteueranlagen ist meist schon auf den Schiffen vorhanden, wird aber jetzt auch gefordert. Auch die Anforderungen, dass vor dem Kollisionsschott keine Brennstofftanks mehr sein dürfen, dass Lüftungsrohre der Brennstofftanks gewisse Mindestquerschnitte haben müssen und dass Laderaumbilgen peilbar sein müssen, stellt keine besondere Neuigkeit dar.

Die Forderung nach Altölsammeltanks in den Maschinenräumen mit genormten Anschlüssen zum Entleeren hingegen kann als solche Neuigkeit angesehen werden.

Die zukünftig neuen Vorschriften für die elektrischen Anlagen an Bord brauchen nur auf den Schiffen erfüllt werden, die nach dem 30. Juni 1983 auf Kiel gelegt wurden. Das sind insbesondere:

- Schaltpläne müssen an Bord sein.
- Für den sicherheitsrelevanten Verbrauch muss eine Notstromquelle vorhanden sein.
- Ungeerdete Netze über 50 V müssen eine Erdschlussüberwachung und in den Wasch- und Baderäumen allpolige Schalter haben.
- Kabel müssen Mindestquerschnitte aufweisen und, wenn sie zu beweglichen Steuerhäusern gehen, flexibel sein und bestimmte Sicherheitsanforderungen bezüglich der Isolierung erfüllen.

Neue Vorschriften für Elektrik

Auf Fahrgastschiffe, deren Attest ab nächstem Jahr verlängert werden muss, kommen noch weitere Anforderungen zu, über die wir demnächst berichten werden. Bezüglich der Anforderungen an hydraulische Ruderanlagen wird auf den Artikel auf Seite 2 verwiesen. In diesem Artikel finden Sie auch einen Hinweis auf die Möglichkeit, bestimmte Maßnahmen zu verschieben, wenn das Unternehmen aufgrund der derzeitigen Wirtschaftskrise finanzielle Probleme hat.

Im Übrigen sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Anforderungen nicht sofort ab dem 01.01.2010, sondern erst ab der ersten Attestverlängerung nach dem 01.01.2010 erfüllt werden müssen. Auf jeden Fall ist es ratsam, rechtzeitig vorher den zuständigen technischen Aufsichtsbeamten der BGF oder die ZSUK in Mainz um Beratung zu bitten.

Nur zusätzliche Bewegung hilft gegen Bewegungsarmut im Steuerstand

Tipps für einen bewegten Alltag

Was für ein herrlicher Tag, wie gemacht für einen Stapellauf der besonderen Art. Das Werftgelände ist mit bunten Fähnchen geschmückt, blauer, wolkenloser Himmel, fröhliche Gesichter, jugendliche Schiffer. Die Musikkapelle ist aufmarschiert. Mit diesem stolzen Neubau haben viele Probleme endlich ein Ende gefunden, die Konstruktion und das Schiffsdesign haben sich konsequent den körperlichen Bedürfnissen der Besatzung untergeordnet. Flacher Rumpf und niedriger Wasserwiderstand werden dem eleganten Schiff, insbesondere bei Bergfahrt, gute Strömungseigenschaften verleihen. Dieser neue Schiffstyp wird alle möglichen gesundheitlichen Probleme der Besatzung ins Reich der Geschichte verbannen. Niemand wird mehr unter Bewegungsarmut leiden, wodurch Fettstoffwechselstörungen oder zu hohe Cholesterinwerte mit ihren lästigen Auswirkungen in Richtung „Gefäßverkalkung“ begünstigt würden. Keiner klagt mehr über Verdauungsstörungen und Venenerkrankungen als Folge langen Sitzens! Im Steuerhaus ist nun wieder ausreichend Platz. Was für ein ergonomischer Irrweg

zu glauben, man könne mit früheren Ausrüstungsversuchen und Konstruktionsansätzen der drohenden gesundheitlichen Problematik Herr werden: Auf das Trimm-Dich-Rad, das auf älteren Schiffstypen den Platz

verschwinden lassen, und stramme Waden sind nun einmal das beste Mittel gegen Krampfadern und Venenentzündungen – hier sind Fördergelder endlich sinnvoll investiert worden, dem Treideln gehört die Zukunft!

Die Kapelle beginnt zu spielen, die Gäste sind aufgestanden, Fähnchen werden geschwenkt, Hochrufe, und da kommt der Taufpate, um die Zeremonie zu vollziehen. Markige Worte: „Es ist erreicht, die Balance von Mobilität und Gesundheit! Die Zukunft gehört dem Treidelschiff: Bewegung und günstige CO₂-Bilanz!“ Ein Lied erklingt, der Kaiser hebt die Sektflasche und – Halt! Der Kaiser? Oh Schreck! Ein Traum – Gott sei Dank, nur ein Traum! Treideln, Ruder drehen, das war zum Glück gestern.

Aber wann haben Sie sich zuletzt richtig ausdauernd bewegt? Gerade wenn Sie beruflich lange und viel sitzen, sollten Sie in Ihrer Freizeit auf den körperlichen Ausgleich achten. Auch lange, zügige Schaulustbummel oder ausgedehnte Spaziergänge tragen merklich zu Ihrem Wohlbefinden bei, halten Sie fit und wirken Bewegungsmangel entgegen.

Was ich den Arzt mal fragen wollte

vor dem „Ruder-Joystick“ eingenommen hatte, konnte bei dieser Baureihe endlich verzichtet werden. Zusätzlich verleiht der kräftige Mast, der die Führung des Treidelseils übernimmt, dem Schiff wieder den eleganten Look eines traditionellen Wasserfahrzeuges. Der Energieumsatz der Besatzung beim Treideln des Schiffes wird die ganzen Fettstoffwechselprobleme

Erste Hilfe in besonderen Notfällen Defibrillatoren in der Binnenschifffahrt

Man sieht sie jetzt ab und zu und immer häufiger, seit einigen Jahren schon. Meist dort, wo sehr viele Menschen zusammen kommen, in Bahnhöfen, auf Flughäfen, in öffentlichen Gebäuden und auch zum Teil auf Fahrgastschiffen: Die kleinen rot-orange gestrichenen Kästen an der Wand mit dem unaussprechlichen Namen Defibrillator, kurz auch Defi genannt. Was sind das für Geräte, was bewirken sie, und sind sie vielleicht auch für die Binnenschifffahrt geeignet?

Mit Defibrillatoren wird das lebensgefährliche Kammerflimmern des Herzens unterbrochen. Ursache ist häufig ein Herzinfarkt, der die Aktionen der Herzmuskelzellen in „Unordnung“ bringt. Nur ein gezielt ausgelöster Elektroschock kann dann die Herzmuskelzellen wieder zu geordnetem Schlagen bringen. Wird ein Opfer innerhalb der ersten Minute mit einem Elektroschock behandelt, besteht eine Überlebenschance von über 90 Prozent. Danach sinkt die Wahrscheinlichkeit um etwa 10 Prozent pro Minute. Nach fünf Minuten können die ersten irreparablen Hirnschäden eintreten. Nach acht bis zehn Minuten ohne Wiederbelebensmaßnahmen (Reanimation) ist der Patient oft nicht mehr zu retten.

Defibrillatoren wurden in der Vergangenheit üblicherweise im Rettungswagen von Ärzten mitgeführt; sie sind jetzt als „Laiendefibrillator“ zunehmend auch an öffentlichen Plätzen tatsächlich für Laien



Vor dem Einsatz empfiehlt sich eine Schulung am Gerät.

zugänglich. Letztere sind einfach zu bedienen. Sie geben den Ersthelfern sprachgesteuerte Anleitungen und fordern zur automatisierten Defibrillation per Knopfdruck auf. Der Einsatz eines automatisierten externen Defibrillators (AED) durch Laien im Rahmen der Ersten Hilfe ist rechtlich unbedenklich.

Auf Binnen-Fahrgastschiffen sind solche Defis schon immer öfter zu finden. Die Gefährdungsanalyse hat dort nämlich ergeben, dass aufgrund der Vielzahl von Menschen überwiegend hohen Alters an Bord das Auftreten eines Herzinfarktes während der Fahrt denkbar ist. Auch wenn die Hersteller der Geräte behaupten, dass jeder Laie einen Defibrillator erfolgreich bedienen kann, wird auf diesen Schiffen eine gewisse Zahl von Mitarbeitern aus dem Service-Bereich in der

Anwendung der Geräte regelmäßig geschult. Dies geschieht beim Hersteller oder Händler, der auch die regelmäßige Wartung der Geräte durchführt.

Zum Einsatz gekommen ist – soweit der Fahrensmann feststellen konnte – glücklicherweise noch keins der auf den Fahrgastschiffen vorgehaltenen Geräte. Hingewiesen werden muss auch darauf, dass mit der Anwendung des Defis der Patient noch lange nicht gerettet ist: Anders als in amerikanischen Seifenopern kann nach dem Ruf „Tisch frei!“ und dem Starten des elektrischen Impulses die – meist hübsche – Patientin dann nicht sofort munter umherwandeln. Neben der Defi-Anwendung ist unbedingt auch eine Herz-Lungen-Wiederbelebung erforderlich, und die will gelernt und auf Wiederholungslehrgängen aufgefrischt sein.

Bauwerke der Binnenschifffahrt

Hebewerk war 1899 ein technisches Wunderwerk

In Henrichenburg wurden Schiffe 14 Meter hoch gehoben

Ein einzigartiger Schleusenpark hat sich im östlichen Teil des Ruhrgebietes innerhalb der letzten etwas mehr als hundert Jahre gebildet. Um den Industriestandort Dortmund mit seinen Stahlwerken und die Zechen der dortigen Gegend mit den Großschiffahrtsstraßen Deutschlands und den Nordseehäfen zu verbinden, bedurfte es der Überbrückung eines Höhenunterschiedes von ca. 14 Metern. Ort des Geschehens war der Dortmund-Ems-Kanal bei Waltrop.

Nachdem die technische Notwendigkeit sowie der wirtschaftliche Nutzen dieses Bauwerks erkannt wurden, haben sich mittlerweile vier Schleusenanlagen, zwei Hebewerke und zwei Sparwasserschleusen zu diesem Schleusenpark entwickelt.

Als erstes wurde 1899 das Alte Schiffshebewerk in Betrieb genommen. Im Anschluss

daran wurde 1914 die Schachtschleuse mit ihren Sparbecken errichtet. 1962 folgte dann das Neue Hebewerk, das allerdings in den letzten Jahrzehnten für die Schiffsgrößen, die wirtschaftlich betrieben werden müssen, zu klein wurde. Zudem wurde der Unterhalt, um Bauwerk und Technik in Stand zu halten, zu teuer. 1989 wurde dann die Neue Schleuse mit ausreichender Länge, Breite und Wassertiefe eröffnet.

Das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg wurde von 1894 bis 1899 als erstes Bauwerk dieser Art in Deutschland errichtet. Das Schwimmerhebewerk auf seinen fünf Schwimmern, mit dem ein Höhenunterschied von 14 Metern überwunden wurde, galt für die damalige Zeit nach Größe und Bauart als technisches Wunderwerk und wurde gemeinsam mit dem Dortmund-Ems-Kanal im Jahre



In Henrichenburg steht das älteste Schiffshebewerk Deutschlands.

1899 durch Kaiser Wilhelm II. eingeweiht. Die Hubhöhe von 14 Metern wurde in zweieinhalb Minuten überwunden. Das Ganze geschah in einer für die Besatzung entspannten Arbeitsweise, da das Fahrzeug ruhig im Trog lag. Das bewegte Gewicht des Trogs betrug 3.100 Tonnen. Die Maße des Trogs waren mit einer Länge von 70 m und einer Breite von 8,60 m für das sogenannte Dortmund-Ems-Kanal-Schiff (67 m x 8,20 m) auf Maß geschneidert.

Acht Jahre nach Errichtung des neuen Hebewerkes wurde das alte stillgelegt. Bei dem Versuch der Wiederinbetriebnahme im Jahre 1963 verankerte sich der Trog auf halbem Weg und ließ sich in keine der beiden Endlagen mehr bewegen. In diesem Zustand ist das Hebewerk bis heute verblieben und als Museumsstück konserviert worden.

Zum Museum gehören neben dem Hebewerk auch schwimmende Arbeitsgeräte und historische Schiffe, wie das Motorgüterschiff Franz-Christian mit der Ausstellung „Arbeit und Leben an Bord“, der Dampf betriebene Schlepper Cerberus und der Schleppkahn Ostara, in dessen Laderaum Bilder ausgestellt werden.

Der gesamte Schleusenpark Waltrop, der also zwei Schleusen und zwei Schiffshebewerke umfasst, ist seit dem Jahre 1999, dem Präsentationsjahr für die Projekte des IBA Emscherparks und dem 100-jährigen Jubiläum von Dortmund-Ems-Kanal und Altem Schiffshebewerk, für die Öffentlichkeit zugänglich.

Seit 1999 ist auch das damals noch trocken liegende Oberwasser des alten Hebewerks wieder ausgebaut und geflutet.

Hebewerke, Schleusen, Maschinenhalle sowie die schwimmenden Fahrzeuge, wie Dampfer und Schleppkahn, befinden sich alle in sehenswertem Zustand und

sind wichtige, auch weiterhin zu erhaltende Zeitzeugen. Hier wird traditionelle Schifffahrt wieder greifbar. Ein Besuch lohnt sich.



Blick vom Unterwasser auf das Stahlgerüst.



Historische Schiffe ergänzen das Museum Hebewerk.

Wie jedes Jahr sollte auch in diesem die sechste Klasse das weihnachtliche Krippenspiel aufführen. Mitte November begann Lehrer Larssen mit den Vorbereitungen, wobei zunächst die verschiedenen Rollen mit begabten Schauspielern besetzt werden mussten.

Thomas, der für sein Alter hoch aufgeschossen war und als Ältester von vier Geschwistern häufig ein ernstes Betragen an den Tag legte, sollte den Joseph spielen. Tinchin, die lange Zöpfe hatte und veilchenblaue Augen, wurde einstimmig zur Maria gewählt, und so ging es weiter, bis alle Rollen verteilt waren, bis auf die des engherzigen Wirts, der Maria und Joseph, die beiden Obdachsuchenden, von seiner Tür weisen sollte. Es war kein Junge mehr übrig. Die beiden Schülerinnen, die ohne Rolle ausgegangen waren, zogen es vor, sich für wichtige Arbeiten hinter der Bühne zu melden.

Joseph, alias Thomas, hatte den rettenden Einfall. Sein kleiner Bruder würde durchaus in der Lage sein, diese unbedeutende Rolle zu übernehmen, für die ja nicht mehr zu lernen war als ein einziger Satz – nämlich im rechten Augenblick zu sagen, dass kein Zimmer frei sei.

Lehrer Larssen stimmte zu, dem kleinen Tim eine Chance zu geben. Also erschien Tho-

mas zur nächsten Probe mit Tim an der Hand, der keinerlei Furcht zeigte. Er wollte den Wirt gerne spielen. Mit Wirtin hatte er gute Erfahrungen gemacht, wenn die Familie in den Ferien verweiste.

Er bekam eine blaue Mütze auf den Kopf und eine Latzschürze umgebunden; die Herberge selbst war, wie alle anderen Kulissen, noch nicht fertig. Tim stand also mitten auf der leeren Bühne, und es fiel ihm leicht zu sagen, nein, er habe nichts, als Joseph ihn drehbuchgetreu mit Maria an der Hand nach einem Zimmer fragte.

Wenige Tage darauf legte Tim sich mit Masern ins Bett, und es war reines Glück, dass er zum Aufführungstag gerade noch rechtzeitig wieder auf die Beine kam.

In der Schule herrschten Hektik und Feststimmung, als er mit seinem großen Bruder eine Stunde vor Beginn der Weihnachtsfeier erschien. Auf der Bühne hinter dem zugezogenen Vorhang blieb er überwältigt vor der Attrappe seiner Herberge stehen: sie hatte ein vorstehendes Dach, eine aufgemalte Laterne und ein Fenster, das sich aufklappen ließ. Thomas zeigte ihm, wie er auf das Klopffzeichen von Joseph die Läden aufstoßen sollte. Die Vorstellung begann. Joseph und Maria betraten die Bühne, wanderten



Wie man zum Engel wird

VON RUTH SCHMIDT-MUMM

schleppenden Schrittes zur Herberge und klopfen an.

Die Fensterläden öffneten sich, und heraus schaute Tim unter seiner großen Wirtsmütze. „Habt Ihr ein Zimmer frei?“ fragte Joseph mit müder Stimme. „Ja gerne“, antwortete Tim freundlich.

Schweigen breitete sich aus im Saal und erst recht auf der Bühne. Joseph versuchte vergeblich irgendwo zwischen den Kulissen Lehrer Larssen mit einem Hilfezeichen zu entdecken. Maria blickte auf ihre Schuhe. „Ich glaube, Sie lügen“, entrang es sich schließlich Josephs

Mund. Die Antwort aus der Herberge war ein unüberhörbares „Nein“.

Dass die Vorstellung dennoch weiterging, war Josephs Geistesgegenwart zu verdanken. Nach einer weiteren Schrecksekunde nahm er Maria an die Hand und wanderte ungeachtet des Angebotes weiter bis zum Stall.

Hinter der Bühne waren alle mit dem kleinen Tim beschäftigt. Lehrer Larssen hatte ihn zunächst vor dem Zorn der anderen Schauspieler in Schutz nehmen müssen, bevor er ihn zur Rede stellte.

Tim erklärte, dass Joseph eine so traurige Stimme gehabt hätte, da hätte er nicht nein sagen können, und zu Hause hätten sie auch immer Platz für alle, notfalls auf der Luftmatratze.

Herr Larssen zeigte Mitgefühl und Verständnis. Dies sei doch eine Geschichte, erklärte er, und die müsse man genauso spielen, wie sie aufgeschrieben sei – oder würde Tim zum Beispiel seiner Mutter erlauben, dasselbe Märchen einmal so und dann wieder ganz anders zu erzählen, etwa mit einem lieben Wolf und einem bösen Rotkäppchen?

Nein, das wollte Tim nicht, und bei der nächsten Aufführung wollte er sich Mühe geben, ein böser Wirt zu sein; er

versprach es dem Lehrer in die Hand.

Die zweite Aufführung fand im Gemeindesaal der Kirche statt und war, wenn möglich, für alle Beteiligten noch aufregender.

Unter ärgsten Androhungen hatte Thomas seinem kleinen Bruder eingebläut, dieses Mal auf Josephs Anfrage mit einem klaren „Nein“ zu antworten.

Der große Saal war voll bis zum letzten Sitzplatz. Dann ging der Vorhang auf, das heilige Paar erschien und wanderte – wie es aussah, etwas zögerlich – auf die Herberge zu. Joseph klopfte an die Läden, aber alles blieb still. Er pochte erneut, aber sie öffneten sich nicht. Maria entrang sich ein Schluchzen.

Schließlich rief Joseph mit lauter Stimme: „Hier ist wohl kein Zimmer frei?“ In die schweigende Stille, in der man eine Nadel hätte fallen hören, ertönte ein leises, aber deutliches „Doch“.

Für die dritte und letzte Aufführung des Krippenspiels in diesem Jahr wurde Tim seiner Rolle als böser Wirt enthoben. Er bekam Stoffflügel und wurde zu den Engeln im Stall versetzt.

Sein „Halleluja“ war unüberhörbar, und es bestand kein Zweifel, dass er endlich am richtigen Platz war.