

Der Fahrensmann

Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft · 47053 Duisburg · Düsseldorf Straße 193 · Telefon (02 03) 29 52-0 · Telefax (02 03) 29 52 66
 www.bsbg.de Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Wird Maut-Pleite Stolperstein für Binnenschiffahrt?

Noch ein Aufschub, noch eine Fristverlängerung, wieder ein letztes Datum – was sich seit August letzten Jahres rund um die Lkw-Maut in Berlin abspielte, ließ nicht nur politische Beobachter verzweifeln. Die Maut auf Autobahnen kommt – aber wann, das wissen wir bis heute nicht. Und wenn die Einnahmen aus der Maut fehlen, dann könnten auch viele Wasserstraßen-Projekte in Gefahr geraten.

Während Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe in den ersten Wochen des Jahres wieder und wieder mit dem Betreiber des Maut-Systems, Toll-Collect, verhandelte, wurden in seinem Ministerium bereits Planspiele betrieben. Für die Ausfälle von etwa 180 Mio. Euro pro Monat, die für Verkehrsprojekte gedacht waren, sollte ein Ersatz her. Regressforderungen oder gar die Aufnahme eines Großkredits gingen durch die Presse. Zugleich äußerte das Gewerbe seine Befürchtung über die Auswirkungen.

BDB-Präsident Heinz Hofmann: „Durch die gewaltige Lücke im Bundeshaushalt durch die Maut-Pleite geraten auch die dringend erforderlichen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen ins Stocken.“ Der Schaden sei bereits eingetreten, so Hofmann. Denn schon seit Ende letzten Jahres könnte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung größere Projekte nicht mehr ausschreiben, da die Finanzierung nicht gesichert sei. Die ursprünglich im

Haushaltsentwurf angesetzt fast 390 Mio. Euro würden um 155 Mio. Euro auf rund 235 Mio. Euro gekürzt, berichtete der BDB Anfang Februar.

Sollte es stattdessen eine neue Kreditaufnahme geben, so teilte BDB-Präsident Hofmann dem Bundesverkehrsminister mit, so dürften damit nicht nur Ausbaumaßnahmen für Straße und Schiene in Gang gebracht werden.

Unterstützung fand das Gewerbe durch den Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Auch von dort hieß es an die Adresse der Verkehrspolitik: Die Investitionen für den Wasserstraßenbau dürften nicht als Folge der Maut-Pleite auf knapp 300 Mio. Euro zusammengestrichen werden. Schon heute litten die Wasserstraßen unter mangelnden Erhaltungsmaßnahmen.

Inzwischen hat der Verkehrsminister klargestellt, dass es keine Einschränkungen geben wird. Hoffen wir, dass es auch so kommt und nicht die Schifffahrt darunter leiden muss, dass Verträge nicht wasserdicht waren.

Start der Schleuse Charlottenburg

Kurz vor Weihnachten 2003 wurde nach fünfjähriger Bauzeit die neue Schleuse Berlin-Charlottenburg eröffnet. Damit ist das bisherige Nadelöhr zum Westhafen auf eine nutzbare Kammerlänge von 115 Metern und eine Breite von 12,5 Metern vergrößert worden, optimal für Motorgüterschiffe von 110 Metern Länge. Früher zwängten sich die Schiffe durch die alte Anlage mit zwei Schleusenkammern (Breite: zehn Meter, Länge: 65 und 82 Meter). Peter Strieder, Berliner

Senator für Stadtentwicklung, lobte die ingenieurtechnische Leistung der bauausführenden Unternehmen. Achim Pohlmann, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, dankte den Beteiligten für die gute Zusammenarbeit.

Heikel war dabei die Sicherung des Stützpfilers Nummer 11 der Rudolf-Wissel-Brücke, der unmittelbar am unteren Vorhafen steht. Der Pfeiler durfte auf keinen Fall um mehr als drei Millimeter gesenkt werden.



Die Schleuse ist eröffnet – hier ein Schubverband bei der Einfahrt.

Keine Praxisgebühr nach Arbeitsunfall

Unfallverletzte, deren Heilbehandlung und Rehabilitation nach Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten über die gesetzliche Unfallversicherung abgedeckt ist, müssen keine Praxisgebühr (zehn Euro) zahlen. Auch brauchen sie keine Zuzahlungen für Arzneimittel und Heilmittel zu leisten, sofern die Verordnung zur Behandlung nach einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit ausgestellt wurde. Dies erklärt der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften in Sankt Augustin. Am 1. Januar trat die Gesundheitsreform in Kraft. Die gesetzliche Unfallversicherung ist von der seit Januar geltenden Rechtsänderung nicht betroffen. Nach wie vor rechnet der behandelnde Arzt seine Gebühren direkt mit der Berufsgenossenschaft ab. Es fallen somit keine Praxisgebühren für die Patienten an, sie müssen auch keine Versicherungskarte vorlegen. Wichtig ist jedoch, dass sich Patienten nach einem Arbeitsunfall zunächst an einen Durchgangsarzt wenden. Der nächst gelegene Durchgangsarzt kann beim Arbeitgeber erfragt werden.

Aus dem Inhalt:

- Lärm an Liegeplätzen
- Boot 2004
- Einstieg in enge Räume
- Die BGF
- Tipps für einen sicheren Auftritt

THW bugsierte Binnenschiff in die Elbe

In einem stundenlangen Kampf ist es der Crew des Technischen Hilfswerks und der Freiwilligen Feuerwehr Ende Januar in Schnackenburg gelungen, das Binnenschiff „BM 5247“ wieder in die Elbe zu schieben. 100 Helfer und der Bergepanzer T55 TK gewannen die Auseinandersetzung gegen Zeit (wegen zunehmender Ebbe), gegen den Frost und gegen 180 Tonnen Stahl. Das Schiff eines polnischen Reeders war vor zehn Monaten durch den Kapitän im Deichvorland aufs Ufer gesetzt worden.

Sitzung der Vertreterversammlung

Am 19. Mai findet im Maritim-Hotel in Magdeburg eine Sitzung der Vertreterversammlung der BSBG statt.

Die Sitzung ist öffentlich.



Durch die Rampe und Brücke der Ro/Ro-Anlage wird die Wasser-Land-Verbindung im Hafen Duisburg hergestellt.

Auto-Umschlag in Duisburg durch neue Ro/Ro-Anlage

Automodelle mit dem blauen Ford-Zeichen am Kühler sind die ersten, die inzwischen in Duisburg im Hafenteil „Logport“ umgeschlagen werden. Der Umschlag ist durch eine neu errichtete Roll on/Roll off-Anlage möglich geworden, die von der Hafengruppe gebaut wurde und als öffentliche An-

lage betrieben wird. Die Investition betrug zwei Millionen Euro.

Mit der neuen Roll on/Roll off-Rampe werden Pkw auf Spezialschiffe oder über die angeschlossene Bahnrampe auf dem „Logport“-Gelände auf Züge verladen. Die Ro/Ro-Anlage ist so konstruiert,

dass sie einen Höhenunterschied von 13 Metern bewältigen kann. Das ist die Höhe zwischen der Betriebsebene und einem möglichen Niedrigwasser. Die acht Meter breite Zufahrtsbrücke kann je nach Wasserstand eine Differenz von sieben Metern bewältigen.

Gegen laute Liegestellen haben wir etwas

„Der Fahrensmann“ will jetzt für Abhilfe sorgen

Endlich Feierabend! Die Liegestelle wurde erreicht und Festmachen konnte man direkt an der Mauer. Sogar ein Supermarkt ist in der Nähe und eigentlich hat man alles, was man so für eine Übernachtung braucht.

Aber kaum wird es an Bord ruhig und die Schiffsbesatzung will sich schlafen legen, da hört sie es: Autogeräusche, Eisenbahnquietschen, Umschlag im Nachbarhafenbecken, Lkw auf der Autobahnbrücke usw. Über 70 dB(A) sind keine Seltenheit an Liegeplätzen. An



An manchen Liegestellen geht es laut zu.

Abhilfe durch Lärmschutz

Schlaf, mit geöffnetem Fenster gar, ist nicht zu denken! Also aufgestanden, Fenster schließen, neuer Versuch... Welcher Schiffer kennt das nicht? Und wenn man dann noch aufgefordert wird, selbst störenden Lärm zu vermeiden, kann man schon „einen dicken Hals“ bekommen.

Sicher geht es auch vielen Bürgern in ihren Wohnungen an Land oder den Lkw-Fahrern bei der Übernachtung auf den Autobahnrastplätzen so, ins-

besondere in den größeren Städten. Aber hier wird wenigstens, wo es möglich ist, versucht, den Lärm zu reduzieren z. B. mit Lärmschutzwänden. Dies, meinen wir, müsste doch auch für die Liegeplätze in der Binnenschiffahrt möglich sein.

Deshalb möchten wir von der BSBG Sie bitten, uns besonders laute Liegeplätze zu nennen, damit wir gemeinsam mit den Verantwortlichen für diese Wasserstraßen bzw. Häfen nach Lösungen suchen können: Dass dies nicht einfach sein wird, ist richtig und dass wir hier „dicke Bretter bohren“ müssen, bleibt sicher nicht aus.

Daher wäre es schön, wenn Sie uns auch einige für Sie wichtige Anforderungen an diese Liegeplätze mitteilen würden, z. B.: Ist Ihnen eher ein ruhiger Liegeplatz lieber, dafür würden Sie einen weiteren Weg in die Stadt akzeptieren oder ist Ihnen wichtig, den Liegeplatz gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen zu können oder...?

Natürlich können Sie uns auch positive Beispiele nennen, die zeigen, dass und wie es auch besser geht.

Schicken Sie Ihre Hinweise an die BSBG, Redaktion Fahrensmann, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg oder per E-Mail: fahrensmann@bsbg.de.

Hallo
Fahrensleute!

Seminare sind gut angelegte Zeit

Neulich traf ich einen Bekannten, der mir erzählte, dass er im letzten 'Fahrensman' auf den Schulungsplan der BSBG gestoßen war. Über zwanzig Seminare werden dort angeboten, und einige davon hörten sich ganz interessant an. Doch als er seinen Chef bat ihn anzumelden, bekam er zu hören: „Dafür haben wir keine Zeit. Wir müssen arbeiten. Jeder Tag, der nicht gearbeitet wird, kostet Geld. Und Schulungen bei der BG bringen sowieso nichts. Die sollen ihr Geld lieber sparen, damit sie unsere Beiträge senken können.“

Dabei hatte er vor einigen Jahren mal eine gute Zeit erwischt und durfte ein BG-Seminar besuchen. „Ich erinnere mich noch gut daran“, so mein Bekannter. „Ich war erstaunt, wie betriebsblind ich in den Jahren geworden bin. Wie alle alten Hasen hatte ich immer gedacht, dass ich mich auskennen würde. Aber im Seminar musste ich erkennen, dass ich ständig dazulernen muss, um auf dem Laufenden zu sein.“ Und er hat Recht. Schauen wir uns doch mal um.

Die Arbeit wird nicht weniger, und das Personal nimmt nicht zu. Wenn in dieser Zeit jemand durch Unfall längere Zeit ausfällt, tut das doch doppelt weh. Darum kann es auch für den Arbeitgeber nur von Nutzen sein, wenn seine Mitarbeiter gesund bleiben. Und die Seminare durch die Berufsgenossenschaft sind ein gutes Mittel, über die Gefahren an Bord zu informieren, aufzuzeigen, wie es richtig geht und dadurch die Unfallzahlen zu senken.



Natürlich kommt man nach einer Woche Seminar nicht komplett verändert zurück. Aber in so einem Seminar bekommt man doch viele Anregungen und neues Wissen, das

man dann im Alltag anwenden kann, damit es besser läuft. Von vergeudeter Zeit kann also wirklich nicht die Rede sein.

Nicht immer wird einem so drastisch vor Augen geführt, wie wichtig Schulung ist, wie bei unserer letzten Feier, erzählte mein Bekannter weiter. „Es war eine schöne Feier mit gutem Essen und guter Laune, als plötzlich eine der Pfannen auf dem Herd Feuer fing. Ehe unser Matrose einen Eimer mit Wasser darauf gießen konnte, war unser Azubi zur Stelle und legte ein Backblech auf die Pfanne. Was passiert wäre, wenn das Wasser benutzt worden wäre, zeigte er uns danach auf Fotos, die er beim letzten BG-Einführungseminar für Auszubildende gemacht hatte.“

Was soll ich euch sagen, nicht nur mein Bekannter, sondern auch sein Kollege sind zum nächsten Brandschutzseminar angemeldet. Muss eigentlich immer erst etwas passieren?

Regitta

In der Schleuse sicher von Bord Neuartiges Evakuierungssystem

Ein Fahrgastschiff fährt unten in eine Schleuse ein. Aufgrund einer Störung schließt das Schleusentor nicht vollständig. Das Schiff, mit Fahrgästen und Besatzung, ist im engen, mehrere Meter hohen Schleusenschacht für Stunden gefangen.

So geschah es im letzten Sommer in Hamburg. Um in Zukunft auf solche Zwischenfälle vorbereitet zu sein, haben die Alster Touristik GmbH als Auftraggeber und

gästen und Besatzung ermöglicht. In zwei Hamburger Schleusen sind nun Stege, Podeste und Leitern deponiert, die im Falle einer notwendigen Evakuierung zu einem komfortablen Übergang vom Dach eines Alsterschiffes zur Schleuse zusammengefügt werden können.

Variables System

Mithilfe des Schleusen- oder Feuerwehrpersonals ist die Evakuierungshilfe in kurzer Zeit aufgestellt. Das System ist variabel, und kann individuell z. B. auf unterschiedliche Wasserstände angepasst werden. Breite Stufen und seitliche Geländer ermöglichen ein sicheres von Bord gehen auch für diejenigen, die nicht so gut zu Fuß sind.

Im Schacht „gefangen“

die SSB Spezialschiffbau Oorkaten GmbH in enger Zusammenarbeit ein System entwickelt und gebaut, das eine sichere Evakuierung von Fahr-



Mit Stegen und Podesten werden Fahrgäste evakuiert.

Neues Reha-Zentrum für schwer Brandverletzte

In der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen wurde vor kurzem das erste Rehabilitationszentrum für Brandverletzte in Deutschland eröffnet. Neben einer Bewegungstherapie können 14 Patienten auch psychologisch betreut werden. Erstmals wird damit ein durchgängiges Konzept für die Rehabilitation von Brandopfern realisiert. Bisher gab es für diese Patienten keine speziellen Reha-Einrichtungen nach der Akutversorgung in einer Klinik. In der BG-Klinik sollen auch Brandopfer aus anderen deutschen Krankenhäusern in bis zu vier Wochen mit psychologischer Betreuung in den Alltag zurückgebracht werden.

Binnenschifffahrt in Zahlen

Mitte 2002 waren 1.232 in Deutschland ansässige Unternehmen in der Binnenschifffahrt tätig, das waren 77 weniger als im Vorjahr (-5,9%). Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, gab es Rückgänge vor allem in der Trockengüterschifffahrt um 43 auf 708 Unternehmen (-5,7%) und in der Personenschifffahrt um 27 auf 325 Unternehmen (-7,7%). Auch in der Schub- und Schleppschifffahrt gaben fünf Unternehmen (-8,3%) auf, 55 waren hier weiterhin aktiv.

Dagegen konnte sich die Tankschifffahrt behaupten: 170 Unternehmen bedeuteten ein Unternehmen weniger als im Jahr zuvor (-0,6%).

Rettungsweste signalisiert ihre Einsatzbereitschaft

Auf der „Boot 2004“ manches Neue entdeckt

Wie jedes Jahr gab es bei der „Boot 2004“ in Düsseldorf in 17 Hallen eine schier unübersehbare Flut von allem, was das Herz begehrt oder das Portemonnaie hergibt. Dieses Jahr schien es allerdings recht ruhig, manche Hallen waren kaum besucht. Nach Aussagen der Messeleitung zeigt sich allerdings der Bereich der Mega-Yachten hoch zufrieden und auch bei kleinen Geräten scheint es gut zu laufen. Immer noch im Trend sind schnellebige Fun-Artikel, wie wave boards oder Skooters.

Für die gewerbliche Schifffahrt interessant ist der Bereich der Arbeits- und Beiboote. CE-Zeichen und Steuerrad-Symbol als Kennzeichnung, dass die Artikel bestimmten Kriterien genügen, sind inzwischen im Markt umgesetzt. Die Änderung der Sportboot-Richtlinie ist inzwischen in Kraft und muss umgesetzt werden. Analog zu den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt müssen nun auch hier bei Schall- und Abgasemissionen der Motoren Grenzwerte eingehalten werden.

Bei der Anschaffung eines Beibootes gilt nach wie vor die Zulassungspflicht nach DIN EN 1914. Wer also ein Boot für den gewerblichen Bereich, als Beiboot oder Arbeitsboot benötigt, darf nur ein geprüftes Boot einsetzen. Deshalb unser Tipp: Informieren Sie sich vorher anhand der bei der BSBG erhältlichen Liste.

Bei den Rettungswesten gibt es auch weiterhin eine kontinuierliche Weiterentwicklung, hin zu noch mehr Komfort und Bedienungsfreundlichkeit.



Das Angebot von Rettungswesten wird immer ausgefeilter.

Automaten, die die Betriebsbereitschaft mit grün-roten Indikatoren und die Füllung der CO₂-Patrone anzeigen, sind inzwischen Standard. Eine gute Idee auch die „Windows“ von Secumar, die durch ein Sichtfenster die Betriebsbereitschaft des Automaten schon von außen ohne Öffnen der Rettungsweste erkennen lässt.

Inzwischen wächst auch langsam das Bewusstsein, dass Rettungswesten, Leuchten, Ortungssysteme und Bekleidung im Ernstfall ein genau abgestimmtes Gesamtsystem sein müssen und sich nicht in ihrer Wirkung behindern dürfen.

Neu entwickelte Rettungswesten im Bereich der EN 399 (275 N), so z. B. die Secumar Contra, sind speziell auf Kälteschutzanzüge abgestimmt, die Eigenantrieb besitzen und die Rettungsweste teilweise beim Drehverhalten beeinträchtigen. Auf dem Markt sind inzwischen praktisch nur noch 150 N und 275 N Rettungswesten vertreten.

Wie aber komme ich zu der richtigen Rettungsweste für meinen Bedarf?

- Als erstes muss eine „Gefährdungsbeurteilung“ erstellt werden.
- Dann mit dem Händler oder Hersteller die richtige Rettungsweste aussuchen. Auch für Rettungswesten gibt es von der BSBG eine Liste mit zugelassenen Rettungswesten. Im Zweifel einfach auch bei der BSBG nachfragen.
- Möglichst mehrere Rettungswesten ausprobieren – hier sind die Boot oder andere Messen ein idealer Platz – denn auf den Tragekomfort und auf die persönliche Passform kommt es an, da die Rettungsweste ja bei den entsprechenden Arbeiten getragen werden soll, ohne dass sie stört.
- Die Rettungsweste als persönliches Bekleidungsstück betrachten und behandeln (siehe Pflege- und Wartungshinweise des Herstellers).
- Machen Sie sich mit der Rettungsweste vertraut, ruhig im Sommer oder andere Messen ein idealer Platz – denn auf den Tragekomfort und auf die persönliche Passform kommt es an, da die Rettungsweste ja bei den entsprechenden Arbeiten getragen werden soll, ohne dass sie stört.

Leider immer noch ein Problem: Rettungswesten für den Bereich der See-Schifffahrt unter der EG-Marine-Richtlinie, die mit dem „Steuerrad“ gekennzeichnet sind.

Diese Rettungswesten sind „Ausrüstung“ für Seeschiffe und keine persönliche Schutzausrüstung. Sie dürfen daher im gewerblichen Arbeitsschutz nicht benutzt werden. Hierfür gilt ausschließlich das „CE-Zeichen“.



Rettungswesten müssen mit anderer Ausrüstung vereinbar sein.

Fahrsicherheitstraining mit der BSBG

Beschäftigte, die zu einem hohen Anteil ihrer Arbeitszeit mit dem Pkw im Außendienst tätig sind, sind dort einer besonderen Gefährdung ausgesetzt. Straßenverkehrsunfälle sind im Vergleich zu betrieblichen Unfällen viel häufiger mit schweren Verletzungsfolgen verbunden. Die Prävention im Bereich der Straßenverkehrsunfälle ist deshalb eine besondere Herausforderung. Hieran will die BSBG etwas ändern. Neben der Information und Motivation von Verkehrsteilnehmern zu sicherem Verhalten im Straßenver-

kehr kann mit Sicherheitstrainings ein hohes Maß an Verhaltensänderung bei den Teilnehmern erreicht werden. Die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft wird nach Prüfung der Voraussetzung für eine Kostenübernahme und nach Erhalt der Rechnung dem Teilnehmer die Kosten entsprechend der o.g. Vorgaben erstatten bzw. den Vorschuss überweisen. Wer Interesse hat, kann sich ab sofort unter Tel.-Nr. (02 03) 29 52-153, Fax-Nr. (02 03) 29 52-135 sowie E-Mail: ita-pert@bsbg.de melden.

Sonderausstellung in Lauenburg

Eine interessante Ausstellung ist vom 6. März bis 1. August in Lauenburg zu sehen. Thema ist die längste Kanalbrücke der Welt zur Überführung des Mittellandkanals über die Elbe und die neu-entworfenen Schleusenanlagen in Rothensee und Hohenwarthe. Sie stellen in technischer Hinsicht eine Meisterleistung dar. Der Künstler Alexander Calvelli hat die Baustelle laufend aufgesucht und nicht nur den jeweiligen Bauzustand sondern auch die am Bau tätigen Menschen bei ihrer Arbeit festgehalten. Daraus wurde eine

künstlerische Perspektive der einzelnen Bauabschnitte. Seine Bilder sind Innenansichten und Momentaufnahmen.

Die Bilder des Künstlers, ergänzt durch Modelle und Großfotos der Baustelle, die vom Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg bereitgestellt wurden, werden vom 6. März bis 1. August im Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum, 21481 Lauenburg, Elbstraße 59, gezeigt.

Öffnungszeiten:
März bis Oktober: Mo – Fr: 10.00 – 13.00 und 14.00 – 17.00 Uhr. Sa u. So: 10.00 – 17.00 Uhr durchgehend.

● **Berufsgenossen-
schaftliche Regel 117**

● **Arbeiten in Behältern
und engen Räumen**

● **Unfallursache
Sauerstoffmangel**

Damit's an Bord nicht eng wird

An Bord herrscht sowieso nicht viel Platz, aber manchmal wird es richtig eng – in den engen Räumen an Bord. Als Hilfestellung und zur Gefährdungseinschätzung gibt es die BGR 117. Die neue Berufsgenossenschaftliche Regel 117 „Arbeiten in Behältern und engen Räumen“ richtet sich in erster Linie an die Unternehmer. Sie soll ihnen Hilfestellung bei der Umsetzung ihrer Pflichten geben, sowie Wege aufzeigen wie Gefährdungen vermieden werden können.

Das Arbeiten insbesondere in Behältern und engen Räumen stellt eine der gefährlichsten Tätigkeiten dar. Reparaturen, Inspektionen, Wartungs- und Reinigungsarbeiten sind typische Tätigkeiten an der Schnittstelle Mensch und Technik. Dies trifft in der Binnenschifffahrt nicht nur bei Lade-

Rettung muss schnell sein

tanks von Tankmotorschiffen zu. Gefahren können auch bei Arbeiten in Wallgängen, Doppelböden, Brennstoff-, Öl- oder Wassertanks, Tiefherften, Vor- oder Achterpieken auftreten. Zu nennen sind auch Räume, in denen Ruderquadanten untergebracht sind, Bugstrahlräume, der Schacht vom Steuerhauslift, Container, kleine Hauptmaschinenräume, z. B. auf Fähren, oder auch Laderäume von Gütermotorschiffen. Durch Eingriffe in Systeme können normale Abläufe unterbrochen werden, oder es treten neue Gefährdungen auf, die von den üblichen Betriebsbedingungen abweichen.

Die neue BGR 117 ist als Gefährdungskatalog aufgebaut. Es werden Gefährdungsschwerpunkte mit den dazugehörigen Schutzmaßnahmen beschrieben. So gibt es Gefährdungen durch:

- Organisatorische Mängel, z. B. wenn jemand, der unter Platzangst leidet, in einen engen Raum geschickt wird,

wird er dort seine Aufgabe wahrscheinlich nicht erledigen können;

- Gefahrstoffe, z. B. muss bei Schweißarbeiten in Tiefherften auf eventuell gelagerte Verdünnungsmittel geachtet werden;
- Sauerstoffmangel, z. B. bei Reparaturen in Wallgängen;
- Brände und Explosionen; hier sind bereits im Vorfeld geeignete Löschmaßnahmen festzulegen und Fluchtwege zu beachten;
- Absturz: Sind Gerüste stand-sicher oder Abstiegsluken gesichert?
- Biologische Arbeitsstoffe;
- Mechanische Einwirkungen: Ist z. B. die Hydraulik beim Betreten des Ruderquadrantraumes totgeschaltet?
- Elektrischer Strom: Liegen sichere Verlängerungskabel oder sind Strom führende Anlagen, mit denen man in Kontakt kommen kann, freigeschaltet?
- Strahlung;
- Heiße und kalte Medien: Sind Berührschutz und Isolierungen an Maschinen, z. B. im Bugstrahlraum so angebracht, dass beim Kontrollgang keine Verbrennungsgefahr besteht?
- Erhöhte körperliche Belastung: Ist der Beschäftigte körperlich in der Lage, z. B. beim Reinigen eines Tanks, Temperaturen und Luftfeuchtigkeit auszuhalten?



Bei begrenzter Bewegungsfreiheit zusätzlich auf elektrische Gefährdung achten.

- Unzureichende Rettungsmaßnahmen;
- Versinken und Verschütten, zum Beispiel beim Laden.

Die Gefährdungen können durch technische und organisatorische Maßnahmen vermieden werden. Dabei kommt der gründlichen Planung und Vorbereitung der Arbeiten eine besondere Bedeutung zu. Deshalb stehen die organisatorischen Festlegungen beim Arbeiten insbesondere in Behältern und engen Räumen an erster Stelle.

Eine der häufigsten Unfallursachen beim Arbeiten in engen Räumen oder Behältern ist Sauerstoffmangel. Insbesondere beim Einsteigen in Wallgängen hat es schon einige tödliche Unfälle gegeben. Dafür sind zwei wesentliche Faktoren verantwortlich:

1. Die Konzentration von Luftsauerstoff kann in engen Räumen relativ schnell absinken. Sauerstoffmangel kann z. B. auftreten durch

- Fäulnisbildung
- Gärung
- Verbrauch als Folge von Absorption oder gerade in den Wallgängen oder Vorpieken der Schubleichter Oxidation.

2. Der Mensch hat kein Sinnesorgan für Sauerstoffmangel. Es gibt keinerlei Anzeichen für einen mangelnden Sauerstoffgehalt in der Atemluft. Somit führt Sauerstoffmangel bei



Das Einsteigen in Tanks kann geübt werden, z. B. im Europäischen Sicherheitszentrum Duisburg (ESD).

Arbeiten in einem Behälter in den meisten Fällen zu lebensbedrohlichen Zuständen. Nur eine schnelle Rettung aus dieser Situation kann Unfälle verhindern.

Deshalb wird auch wesentlich umfangreicher als bisher die Problematik der Rettung aus Behältern und engen Räumen beschrieben. Die Entwicklung der Persönlichen Schutzausrüstung zum Retten hat in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gemacht, was sich leider noch nicht in jedem Fall in der betrieblichen Praxis widerspiegelt. Zahlreiche schwere Unfälle hätten verhindert werden können, wenn die erforderliche Rettungs-ausrüstung vor Ort bereitgehalten worden wäre.

Um Gefährdungen durch Gefahrstoffe oder Sauerstoffmangel zu vermeiden, ist u. a. ein exaktes Freimessen der Behälter oder engen Räume erforderlich. Der Begriff „Freimessen“ – also das Ermitteln der Konzentration eines Stoffes und der Sauerstoffkonzentra-

tion als Entscheidungskriterium für ein gefahrloses Einsteigen – wird erstmals in der BGR 117 definiert.

Neu sind auch die Schutzmaßnahmen gegen elektrische Gefährdungen. Entsprechend der BGI 594 „Einsatz von elektrischen Betriebsmitteln bei erhöhter elektrischer Gefährdung“ wird zwischen „normalen“ Behältern mit leitfähiger Wandung und Behältern mit zusätzlich begrenzter Bewegungsfreiheit unterschieden.

Auch CD-ROM nutzen

Letztere sind gegeben, wenn eine Person mit ihrem Körper großflächig mit der umgebenden leitfähigen Wandung in Berührung stehen kann und die Möglichkeit der Unterbrechung eingeschränkt ist. In diesen Fällen, also vereinfacht ausgedrückt, in ganz engen Behältern sind zusätzliche

Schutzmaßnahmen erforderlich, die in der BG-Regel ausführlich beschrieben werden.

Ergänzend zur BGR 117 wird zeitgleich eine Reihe von informativen Falblätter zu den Gefährdungen und Schutzmaßnahmen veröffentlicht, die unter den Bestellnummern BGI 866-1 bis 866-12 beim Carl Heymanns Verlag, 50939 Köln, erhältlich sind. Diese Falblätter richten sich insbesondere an die Mitarbeiter vor Ort. Sie enthalten weitere Erläuterungen zu den Gefährdungen und zeigen plakativ Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Arbeiten in Behältern und engen Räumen auf.

Mit den Falblättern wird die Möglichkeit gegeben, einzelne Gefährdungen, die beim Befahren auftreten können, auszuwählen. Eine zielgerichtete Unterweisung vor Ort wird damit erleichtert.

Als Unterweisungshilfe steht außerdem eine CD-ROM zum Thema zur Verfügung.



Gehörschutz im Maschinenraum immer ein Muss.

Lärm in engen Räumen verringern Starker Gehörschutz muss sein

Wer hat es an Bord noch nicht gemacht? Entrostungsarbeiten im Herft, Vor- oder Achterpiek, Kofferdämmen oder ähnlich kleinen und engen Räumen. Abgesehen von der räumlichen Enge und oftmals mäßiger Beleuchtung soll man unter Benutzung verschiedener Schutzausrüstungen auch noch mit dem Nadelentroster, der Topfbürste oder dem Schwingenschleifer arbeiten, um alle angestrichelten Stellen zu beiseitigen, bevor man den neuen Schutzanstrich aufbringen kann. Doch kann man verschiedene Schutzausrüstungen so kombinieren, dass die Schutzwirkung nicht beeinträchtigt ist und der Tragekomfort nicht allzu sehr leidet?

Sicher, wichtig ist nur die richtige Auswahl der Schutzausrüstung!

Die Korbbrille lässt sich, wenn sie mit einem breiten Gummiband ausgestattet ist, mit Kapselgehörschützern oder Gehörschutzstöpseln kombinieren, ggf. auch mit einem Schutzhelm oder einer Anstoßkappe. Bei Nutzung eines Helmes muss die Gehörschutzkapsel mit einem Universal- oder Nackenbügel ausgestattet sein. Über dem Kopf verläuft

Schutzausrüstung kombinieren

dann ein flaches, verstellbares Band, das verhindert, dass der Kapselgehörschützer nach unten rutscht. Natürlich kann man in solchen Fällen auch Schutzhelme mit angebaute Gehörschutzkapseln verwenden.

Alle Gehörschützerarten kann man mit einer gleich guten Dämmung bekommen. Der alte Grundsatz „Stöpsel für geringen Lärm – Kapseln für starken Lärm“ gilt so nicht mehr (siehe hierzu auch BG 851 – Gehörschützerauswahl für Beschäftigte in Lärmereichen auf Fahrzeugen der Binnenschifffahrt).

Im Anhang 1 zu diesem Heft sind eine Vielzahl unterschiedlicher Gehörschützer aufgeführt, die für einen Einsatz im Lärm von 110 dB (A) und darüber geeignet sind.

Gerade bei Arbeiten in den genannten „schallharten“ Räumen, die kaum Lärm absorbieren, ist es wichtig den Schallpegel zu kennen, um den richtigen Gehörschützer auswählen zu können.

Und zur Lärmreduzierung durch moderne Maschinen lässt sich sagen: Mindestens

ebenso wichtig ist die Auswahl des Werkzeuges. Bei handgeführten Maschinen soll man beim Neukauf unbedingt nach den Schallpegeln (Schallleistungspegel und Schalldruckpegel) fragen und dann die leiseste Maschine kaufen. Schon die Reduzierung des Lärms um 3 dB (A) bedeutet eine Halbierung der Gehörgefährdungen.

Leise Maschinen kaufen

Die Angabe der Schallpegel ist übrigens auch durch die „Europäische Maschinenrichtlinie“ vorgeschrieben.

Hierdurch hat man als Kunde die Möglichkeit, durch seine Kaufentscheidung die Lärmreduzierung an der Maschine durch den Hersteller zu beeinflussen.

Transportgewerbe ist ein Pfeiler der BGF

Zum Kennenlernen: Unser Fusionspartner ab 2005

Die BGF ist ab 2005 unser Fusionspartner – doch wer ist dort eigentlich versichert? Der „Fahrensman“ stellt die wichtigsten Gruppen vor.

„Ohne uns gäbe es so manches nicht: Kein frisches Gemüse, kein Obst und auch keine frische Milch.“ Die größte Mitgliedergruppe bei der BGF, der gewerbliche Güterkraftverkehr, weiß ganz genau welchen Beitrag er zum Funktionieren der Wirtschaft und für unseren Alltag leistet. Nicht immer unter einfachen Bedingungen für die Beschäftigten. Für sie bedeutet der Fahreralltag oftmals längere Abwesenheitszeiten von zu Hause und vom Betrieb, ständigen Standortwechsel, immer wieder Einstellen auf neue Begebenheiten. Spätestens jetzt werden sicher auch viele Binnenschiffer aufmerksam, schließlich passt diese Beschreibung des

der Binnenschiffahrt. Die Mannschaft ist überschaubar und der Chef kennt alle persönlich. Auch diese Faktoren kennzeichnen die Betriebsverhältnisse in beiden Bereichen. Deshalb ist man auch zuversichtlich, dass das Zusammenwachsen der beiden Berufsgenossenschaften nach der Fusion am 1. Januar 2005 rasch und reibungslos verlaufen wird.

1886 in Berlin als Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft gegründet, ist die BGF mit ca. 1,35 Millionen Versicherten in ca. 172.000 Mitgliedsunternehmen eine der größeren BGen innerhalb der gewerblichen Berufsgenossenschaften. Sie ist die gesetzliche Unfallversicherung für das straßengebundene Transportgewerbe (Güter- und Personentransport), die Luftfahrt, das Umzugsgewerbe und weite Teile der Entsorgungswirtschaft. Zuständig ist die BGF aber auch für das Bestattungsgewerbe, für die Betreiber von Parkhäusern oder für die private Reittierhaltung, um nur einige der kleineren Gewerbebezüge zu nennen. Mit der Einbeziehung der Binnenschiffahrt folgt ein weiterer Transportträger.

Ihre Hauptverwaltung hat die BGF in Hamburg, mitten im



Eine Vielzahl an Gewerbebezügen sind bei der BGF versichert: Betriebe des Güterverkehrs, des Möbeltransports, des Personentransports mit Bussen und Taxen, der Entsorgungsbranche, der Luftfahrt um nur einige zu nennen

quiriligen und lebendigen Stadtteil Ottensen. In unmittelbarer Nähe zum Altonaer Bahnhof auf der einen Seite und unweit der Elbe auf der anderen Seite findet man das moderne, helle Verwaltungsgebäude. Hier haben die Mitgliederabteilung, der Tech-

Die Betreuung der Versicherten nach einem Versicherungsfall sowie der Mitgliedsunternehmen in allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes wird von sieben Bezirksverwaltungen in Hamburg (mit Außenstelle in Rostock), Berlin (mit Außenstelle in Magdeburg), Hannover, Wuppertal, Wiesbaden, Dresden (mit Außenstelle in Erfurt) und München wahrgenommen. Im Verwaltungsgebäude in Ottensen ist auch die Bezirksverwaltung Hamburg untergebracht – und bereits seit mehreren Jahren auch die Außenstelle Hamburg der Präventionsabteilung der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Auch in Berlin und Magdeburg ist die BSBG bereits in das Gebäude der BGF umgezogen.

Die Bezirksverwaltungen sind für bestimmte Regionen zuständig. Die Technischen Aufsichtsbeamten für ein begrenztes Aufsichtsgebiet in diesen Regionen.

Über weitere Schwerpunkte werden wir in einer der nächsten Ausgaben berichten. Hier seien nur kurz noch die Vorsitzenden der Selbstverwaltung vorgestellt. Der alternierende Vorsitzende des Vorstandes der BGF auf Versichertenseite ist auch in der Binnenschiffahrt nicht unbekannt: Manfred Rosenberg hat die gleiche Funktion im Vorstand der BSBG inne. Sein Vorstandskollege bei der BGF ist Klaus Peter Röske. Der Vertreterversammlung stehen vor: Heinrich Frey auf Arbeitgeberseite und Wolfgang Manneck bei den Versicherten.

Regionale Betreuung

nische Aufsichtsdienst der Hauptverwaltung, die Personal-, EDV- und Verwaltungsabteilung ebenso ihren Sitz wie der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst des Verkehrsgewerbes und natürlich die Geschäftsführung.

Viele Gemeinsamkeiten

Arbeitsalltags auch auf sie. Und damit enden die Gemeinsamkeiten dieser beiden Gewerbebezüge noch lange nicht.

Großbetriebe sind eher die Ausnahme, und bei vielen Betrieben ist der Unternehmer noch selbst in der Praxis aktiv, sei es als selbstfahrender Unternehmer im Güterkraftgewerbe oder als Partikulier in

Staukalender

Besonders hohe Verkehrsbelastungen in den Ferienzeiten führen auf den Bundesautobahnen zu vermehrten Staus und erhöhten Unfallrisiken für die Autofahrer. Das BMVBW rät deshalb, bei der Planung einer Ferienreise mit dem Pkw, diejenigen Tage für die Hin- und Rückreise zu meiden.

Die Untersuchungen für den Verkehrskalender Sommer 2004 haben ergeben, dass an den Wochenenden vom 23./24. und 30./31. Juli und zusätzlich an den Freitagen 16. Juli, 6., 13., 20. und 27. August und 3. und 10. September 2004 mit besonderen Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen ist.

Deutscher Jugendarbeitschutzpreis

Berufseinsteiger, die sich für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit engagieren, können jetzt doppelt profitieren: Sie verbessern die Arbeitsbedingungen für sich und andere und sie können attraktive Geldpreise gewinnen. Belohnt werden Arbeiten von Jugendlichen, die auf „innovative und dabei praxisorientierte Weise einen hervorragenden Beitrag zu mehr Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz“ entwickelt haben.

Ausgeschrieben wurde der Preis von der Fachvereinigung Arbeitssicherheit (FA-SI). Einsendeschluss ist der 31. Mai 2004 bei der FASI Geschäftsstelle, Albert-Schweitzer-Allee 3, 65203 Wiesbaden (Infos: www.fasi.de)

Für alle Branchen und Arbeitsbereiche gültig Am 1. Januar trat die neue UVV „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) in Kraft

Staatliche Regelungen und Vorschriften der Berufsgenossenschaften sollen sich idealerweise ergänzen. Das bedeutet auch ein „Nein“ zu Doppelregelungen. Mit der neuen Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) ist dieser Gedanke umgesetzt worden.

Seit 1977 waren bei allen gewerblichen Berufsgenossenschaften in der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Allgemeine Vorschriften“ (BGV A1, bisherige VBG 1) die grundlegenden Bestimmungen für die Pflichten der Unternehmer und Versicherten (Beschäftigten) aufgeführt. Darüber hinaus fanden sich zusätzlich Regelungen über Anlagen sowie Betrieb, z. B. die Gestaltung von Arbeitsplätzen oder die regelmäßigen Prüfungen von Einrichtungen.

Weite Teile des Arbeitsschutzrechtes, die noch in Unfallverhütungsvorschriften geregelt wurden oder werden, sind inzwischen durch die Überführung einschlägiger EU-Richtlinien des Arbeitsschutzes in das nationale Recht Teil der staatlichen Rechtssetzung geworden – nur ein Beispiel ist der Erlass der Betriebs-sicherheitsverordnung zum 3. Oktober 2002. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass die Berufsgenossenschaften zur Erfüllung ihres Präventionsauftrages, z. B. bei der Beratungs- und Überwachungstätigkeit in den Betrieben, auf Inhalte des staatlichen Rechts zurückgreifen können.

Um dies umzusetzen und Doppelregelungen zum staatlichem Recht zu vermeiden, trat am 1. 1. 2004 die neue Unfall-

verhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) in Kraft. Damit wurde das autonome Satzungsrecht der Berufsgenossenschaften und das staatliche Arbeitsschutzrecht im Bereich der Prävention stärker miteinander verzahnt.

Die Bezeichnung BGV A1 ist zwar geblieben, inhaltlich haben sich jedoch wesentliche Änderungen ergeben. Die UVV „Grundsätze der Prävention“ stellt die Grundpflichten von Unternehmern und Versicherten für den Arbeitsschutz im Bereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften dar. Sie enthält die wesentlichen Bestimmungen über die Organisation des Arbeitsschutzes

Straffung des Vorschriftenwerkes

und über die im Betrieb zu treffenden Präventionsmaßnahmen. Es handelt sich um eine Grundlagenvorschrift, welche auf Detailregelungen – bezogen auf das allgemein formulierte Schutzziel – verzichtet.

Sie gilt für alle Branchen, Tätigkeiten, Arbeitsbereiche und Arbeitsverfahren im Zuständigkeitsbereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften und ist daher das Gegenstück zu zentralen Arbeitsschutzvorschriften.

Anders als ihre Vorgängerin gibt es zur BGV A1 keine Durchführungsanweisungen. Stattdessen erfolgt die Konkretisierung der Basisvorschrift bedarfsorientiert in speziellen Unfallverhütungsvorschriften und im BG-Regelwerk, zum



Versicherte, die persönliche Schutzausrüstungen gegen tödliche Gefahren oder bleibende Gesundheitsschäden benutzen, müssen im Rahmen von Unterweisungen mit Übungen über die Benutzung informiert werden.

Beispiel in BG-Regeln, BG-Informationen oder sonstigen Schriften. Eine zentrale Erläuterung der Grundpflichten, die in der BGV A1 niedergelegt sind, mit Arbeitshilfen für deren Umsetzung wird mit einer BG-Regel „Grundsätze der Prävention“ (BGR A1) vorgenommen werden. Sie wird in ihrem Aufbau und in ihrer Gliederung entsprechend der BGV A1 gestaltet werden. Ein Entwurf ist in Vorbereitung.

Zusätzlich zu der einheitlich und flächendeckend vorgesehenen Basisregel „Grundsätze der Prävention“ (BGR A1) kann jede Berufsgenossenschaft bei Bedarf BG-Informationen oder sonstige Schriften zu Gefährdungsarten oder Arbeitsverfahren speziell für einzelne Zielgruppen entwickeln und bereitstellen.

Durch die in der BGV A1 vorgenommene Verzahnung von berufsgenossenschaftlichem Satzungsrecht und staatlichem Arbeitsschutzrecht wird der

Unternehmer verpflichtet, bei seinen Maßnahmen zur Prävention sowohl Unfallverhütungsvorschriften als auch staatliche Arbeitsschutzvorschriften (Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 der BGV A1) zu beachten. Die berufsgenossenschaftliche Prävention, insbesondere Überwachung und Beratung, wird damit auf eine neue, zukunftssichere Basis gestellt.

Die wichtigsten Neuerungen:

• **Grundpflichten:** § 2 legt die Grundpflichten des Unternehmers fest und nennt als Maßstab für sein Handeln die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften – die in einer Anlage nicht abschließend aufgeführt sind –, die Unfallverhütungsvorschriften sowie das übrige staatliche und berufsgenossenschaftliche Regelwerk. Wenn der Unternehmer andere als die z. B. in BG-Regeln oder BG-Informationen aufgeführten Lösungen für seinen Betrieb wählt, ist er verpflichtet nachzuweisen, dass

seine Präventionsmaßnahmen die in den Vorschriften festgelegten Schutzziele erfüllen.

Die mindestens einmal jährlich durchzuführende Unterweisung aller Versicherten über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei ihrer Arbeit ist als wesentliche Präventionsmaßnahme auch in der neuen Unfallverhütungsvorschrift enthalten; sie muss dokumentiert werden.

• **Persönliche Befähigung:**

Der Unternehmer ist zukünftig verpflichtet, bei Personen die er für eine bestimmte Tätigkeit einsetzt, die persönliche Befähigung zu berücksichtigen. Dabei muss er beachten, welche Gefährdung mit dieser Tätigkeit verbunden ist. Neben der körperlichen Eignung geht es hier auch um die Fähigkeit, Gefährdungen für sich und andere zu erkennen und angemessen damit umzugehen. Bislang war die Eignung nur bei gefährlichen Arbeiten zu beachten.

• **Persönliche Schutzausrüstung:**

Die BGV A1 enthält Regelungen zur Bereitstellung und Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen. Versicherte, die persönliche Schutzausrüstungen gegen tödliche Gefahren oder bleibende Gesundheitsschäden benutzen, müssen im Rahmen von Unterweisungen mit Übungen über die Benutzung informiert werden. Dies gilt in der Binnenschiffahrt zum Beispiel für die Rettungsweste.

• **Ordnungswidrigkeiten-katalog:**

Im Unterschied zur bisherigen UVV „Allgemeine Vorschriften“ (VBG 1) wurde in die BGV A1 ein Kapitel „Ord-

nungswidrigkeiten“ aufgenommen. Für einige Unternehmer- und Versichertenpflichten, die inhaltlich hinreichend in der BGV A1 bestimmt und konkret sind, besteht nun die Möglichkeit einer unmittelbaren Ahndung von Verstößen.

Trotz der jetzt vorgenommenen Verzahnung von berufsgenossenschaftlichem und staatlichem Arbeitsschutzrecht ist sichergestellt, dass ein Verstoß gegen staatliches Arbeitsschutzrecht nicht von der Berufsgenossenschaft mit Sanktionen, die im staatlichen Recht für bestimmte Verstöße vorgesehen sind, geahndet werden kann; derartige Sanktionen können allein durch die Vollzugsbehörden des Staates verhängt werden.

BG-Informationen nach Bedarf

Was auch wichtig ist: Mit dem Inkrafttreten der BGV A1 zum 1. 1. 2004 sind folgende Unfallverhütungsvorschriften aufgehoben worden:

„Allgemeine Vorschriften“ (VBG 1), „Erste Hilfe“ (VBG 109), „Umgang mit Gefahrstoffen“ (VBG 91), „Winden für Wasserfahrzeuge und Schwimmende Geräte“ (VBG 8a 1), „Stetigförderer“ (VBG 10), „Verdichter“ (VBG 16), „Bagger, Lader, Planiergeräte, Schürfgeräte und Spezialmaschinen des Erdbaus (Erdbaumaschinen)“, (VBG 40).

Damit trägt die neue Basisvorschrift maßgeblich zur Straffung des berufsgenossenschaftlichen Vorschriftenwerkes bei.

Im nächsten Jahr stehen Sozialwahlen an

In Deutschland finden alle sechs Jahre Sozialversicherungswahlen bei allen Krankenkassen, Renten- und Unfallversicherungsträgern statt. Mit den Sozialwahlen werden die Vertreterversammlungen als Selbstverwaltungsorgane der Sozialversicherungsträger neu gewählt. Der Bundeswahlbeauftragte hat als nächsten Wahltermin den 1. Juni 2005 festgelegt.

Für die BSBG wird der Ablauf der Sozialwahlen mit dem Bundeswahlbeauftragten zurzeit noch gesondert festgelegt, weil die BSBG und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) sich zum 1. Januar 2005 zu einer Berufsgenossenschaft zusammenschließen werden. Über die weitere Terminplanung berichten wir sobald sie feststeht.

Im Hinblick auf den Zusammenschluss von BSBG und BGF haben die Vorstände beider Berufsgenossenschaften einen gemeinsamen Wahlausschuss für die Sozialwahlen bestellt. Die Tätigkeit des Wahlausschusses erstreckt sich auf die Vorbereitung und Durchführung der Sozialwahlen.

Haben Sie Fragen zum Thema Sozialwahlen? Dann wenden Sie sich an den für Sie zuständigen Arbeitgeberverband oder die Gewerkschaften. Informationen von der BGF erhalten Sie vom Vorsitzenden des Wahlausschusses, Heino W. Saier, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg, E-Mail: hsaier@bfg.de.

So sieht der Wahlausschuss der BSBG und der BGF aus: Vorsitzender ist Heino W. Saier, Hauptgeschäftsführer der BGF und der BSBG, Vertreter: Gerd P. Schoenfeldt, stellv. Hauptgeschäftsführer der BGF.

Beisitzer auf der Seite der Versicherten: 1. Manfred Günsel (Stv.: Wolfgang Gathmann), 2. Heinz Clements (Stv.: Axel Pröhl), 3. Klaus Worthmann (Stv.: Uwe Schröder).

Beisitzer auf der Seite der Arbeitgeber: 1. Hans-Georg Rizer (Stv.: Joachim Püttmann), 2. Heinz Nobel (Stv.: Ulrich Seehawer), 3. Wilhelm Munning (Stv.: Rolf Tewes).

Insolvenzgeld sinkt – Belastung bleibt aber hoch

Die Belastung der Unternehmen durch das Insolvenzgeld wird wahrscheinlich im Jahresvergleich deutlich zurückgehen, bleibt aber insgesamt auf einem hohen Niveau. Das erwarten die Berufsgenossenschaften nach Bekanntgabe der Insolvenzgeld-Ausgaben für 2003.

Beim Insolvenzgeld fungieren die Berufsgenossenschaften als Inkasso-Stelle der BA. Dies spart Kosten in der Verwaltung. Die BGen erfüllen diese Aufgabe ohne eigenen wirtschaftlichen Nutzen, sie geben jeden Cent an den Auftraggeber, die Bundesagentur für Arbeit, weiter und haben auf die Höhe des Beitrags keinerlei Einfluss.

Sicherheitsregeln stehen Norm-Institute einigten sich auf Technikregeln

Einen wichtigen und guten Schritt weiter gekommen ist die seit langem anhaltende Diskussion über sichere Häfen und Liegeplätze in der Schifffahrt. Die BSBG, die in eklatanten Fällen angesprochen wurde, bemühte sich jedes Mal zu helfen. Jetzt gibt es für den gesamten europäischen Wirtschaftsraum verbindliche „Regeln der Technik“ zum Thema „Sichere Häfen und Liegeplätze“.

18 nationale Normungsinstitute, zusammengefasst im Europäischem Komitee für Normung (CEN), einigten sich auf folgende drei Normen:

EN 14503, Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Häfen für die Binnenschifffahrt;

EN 14504, Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Schwimmende Anlegestellen, Anforderungen, Prüfungen

EN 14329, Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtungen von Liege- und Umschlagplätzen.

In der EN 14503 werden die in der Norm gebrauchten Begriffe definiert, zum einheitlichen Verständnis. Kapitel 4 beschreibt die Anforderungen an den Hafen in 12 Unterpunkten. Die EN 14503 ist eine allge-



Auch Liegestellen jetzt geregelt.

meine Norm, die grundsätzliche Forderungen regelt. Die „normativen Verweisungen“ dieser Norm weisen auf weitere Details regelnde Normen, wie die EN 14329, die „Einrichtungen von Liege- und Umschlagplätzen“ beschreibt.

Die dritte neue Norm für Liegestellen ist die EN 14504 für „Schwimmende Anlegestellen“, nämlich für die Fahrgastschifffahrt, bei Liegeplätzen für Dalben und für spezielle Wasserfahrzeuge. In dieser Norm

sind Anforderungen an Konstruktion, Festigkeit, Stabilität des intakten oder lecken Schwimmkörpers geregelt.

Auch bei Beschädigung einer Abteilung muss die Sicherheit des Schwimmkörpers gegen Kentern und Sinken gewährleistet sein.

Als Ausrüstung sind geregelt: Geländer, Absperrungen, Rettungsmittel, Festmacheinrichtungen, Beleuchtung, Lagerflächen und elektrische Einrichtungen.

Schieben und ziehen gesünder Tipps gegen Belastungen bei manueller Lastenhandhabung

Die Arbeit für Binnenschiffer ist heute leichter als früher, aber Tätigkeiten wie Heben und Tragen bergen immer noch Belastungen. Dies hat der Gesundheitsbericht Binnenschiffer gezeigt.

Die Höhe und das Ausmaß der Belastung ermittelt eine Gefährdungsbeurteilung.

Hintergründe: Die Belastung der Wirbelsäule wird durch die Körperhaltung und den von den Händen ausgeübten Lastenhandhabungen bestimmt. Besondere Bedeutung haben dabei Rumpfbeugungen, Verdrehung des Oberkörpers und Armhaltung. Wie viel Körperkraft aufzuwenden ist, hängt ab von der Zielrichtung und ob ein- oder zweihändig angeho-

ben wird. Wegen häufiger Veränderung dieser Beanspruchung ändert sich auch die Belastung der Wirbelsäule: Im „mechanischen Bereich“ durch die Handhabung der Last und den sich daraus ergebenden Lastkräften sowie die Körperhaltungen bei der Durchführung. Die Belastung hängt ab vom Gewicht der Last, von der Häufigkeit und Dauer der Tätigkeit sowie der Bodenneigung. Hinzu kommen individuelle Eigenschaften wie Körpergröße und -gewicht, Arbeitserfahrung und Ausführungstechnik. Auch das Raumklima ist nicht ohne Bedeutung.

Richtiges Heben und Tragen ist erlernbar. Die Belastungen werden minimiert und Beschwerden bleiben aus.

Hier einige Tipps:

Richtige Einschätzung der Last; heben Sie das Gewicht mit aufrechtem Oberkörper aus den Beinen heraus an – nicht reißen. Vermeiden Sie die Verdrehung des Oberkörpers beim Heben und Tragen.

Verteilen Sie Gewichte auf beide Seiten oder tragen Sie schwere Lasten gemeinsam mit Kollegen. Wenn möglich, benutzen Sie Hilfsmittel. Sie schonen Ihren Rücken und erleichtern sich die Arbeit.

Das Schieben oder Ziehen von Gegenständen ist weniger belastend als das Heben und Tragen. Wenn allerdings mit verdrehter Körperhaltung gezogen wird, können erhebliche Belastungen entstehen. Besonders dann, wenn der mit verdrehter Körperhaltung gezogene Gegenstand aufgrund seiner Abmessungen mehr getragen als gezogen wird.

Hier ein paar ausgewählte Leitsätze zur Reduzierung von Belastungen bei Schiebe- und Ziehtätigkeiten:

- Ziehen und Schieben ist besser als Heben und Tragen!
- Schieben ist dem Ziehen vorzuziehen!
- Unsymmetrische Lastfälle sollten vermieden werden (seitliche Rumpfbeugung und -drehung)!
- Durch richtige Körperhaltung wird die eigene Körpermasse belastungsmindernd eingesetzt.
- Einfache Wegstrecken wählen, keine häufigen Richtungswechsel einschlagen, ausreichend Bewegungsraum schaffen.
- Gute Wege wählen (glatte und rutschfeste Oberflächen, Treppen und Rampen vermeiden)!
- Die Last nicht manuell abstoppen, Anschläge vorsehen, Last ausrollen lassen! Günstige Körperhaltung wählen! Ruckartige Bewegungen vermeiden. So lässt sich auch eine schwere Arbeit ein gutes Stück erleichtern.

4 Tipps zum richtigen Heben und Tragen
Falsche Belastungen nimmt der Rücken krumm

Aufnehmen der Last, aber mit Gefühl!
Zuerst einmal schätzen Sie das Gewicht ab und nehmen Sie die Last nie rückwärts auf. Greifen Sie die Last möglichst mit beiden Händen und heben Sie mit geradem Rücken aus einem Binnenschiff.

Folgen Sie Haltung!
Nehmen Sie beim Heben und Tragen eine aufrechte, keine verbogene oder gedrehte Körperhaltung an. Wenn möglich, halten Sie die Last nahe am Körper oder vermeiden Sie Lasten gleichmäßig auf beiden Seiten.

Kein falscher Ehrgeiz!
Schauen Sie sich nicht bei schweren oder unhandlichen Gegenständen anders am Hilfe zu bitten. Stehen Sie sich vorher ab, wie die Last ausgeteilt, geteilt und abgesetzt werden soll.

Kleine Hilfe – große Wirkung!
Verwenden Sie ein besseres Hilfsmittel und Tagelöhner, um den Rücken zu schonen und die Arbeit zu erleichtern.

AGV BGF

Auch dieses Plakat gibt Hinweise und Tipps.

Tipps für einen „Sicheren Auftritt“ Nur Tritte und Leitern sind sicher

Abstürze sind meist folgenschwer und mit langen Ausfallzeiten verbunden. Nicht selten bleiben sogar Schäden zurück, die die Gesundheit längerfristig beeinträchtigen. Auch in der Binnenschifffahrt sind Absturzunfälle oftmals besonders schwer. Beim Sturz in den Laderaum können schwerste Verletzungen die Folge sein, beim Absturz von Bord ist stets die Gefahr des Ertrinkens gegeben, besonders dann, wenn auf die Rettungsweste verzichtet wird.

Der Volksmund sagt zwar, wer hoch hinaus will, kann tief fallen. Dem kann man entgegenhalten: Kann – muss aber nicht, wenn er ein paar Regeln beherzigt. Keine Provisorien nutzen, also weder Stühle, Tische noch Kisten oder Kästen als Aufstieg nutzen. Nur stabile Tritte und Leitern gewährleisten Sicherheit. Damit die Mitarbeiter sie auch nutzen können, müssen sie in erreichbarer Nähe sein, sonst steigt die Gefahr, dass Notlösungen genutzt werden.

Tritte sind meist nur eine Notlösung. Sicherer sind auf jeden Fall geeignete Leitern. Es dürfen nur Leitern benutzt werden, die unbeschädigt sind. Wenn sie nicht fest eingebaut sind, wie die Leitern im Laderaum, dann ist es notwendig, die richtige Leiter für den jeweiligen Zweck

auszusuchen. Man unterscheidet zwischen Anlegeleitern und Stehleitern. Anlegeleitern dürfen nur dort angelehnt werden, wo nichts nachgibt. Damit sie nicht wegrutschen können, müssen sie dem jeweiligen Leiteruntergrund angepasst sein. Also Stahlspitzen für weiche Böden, Gummi oder Kunststoffstollen für harte, trockene Böden. Anlegeleitern sollten außerdem gegen Abrutschen gesichert werden, zum Beispiel durch Einhängen oder Festbinden. Entscheidend ist auch der Anstellwinkel. Steht die Leiter zu flach, kann sie am Boden wegrutschen, steht sie zu steil, besteht die Gefahr, dass sie nach hinten weggippt. Ideal ist ein Anstellwinkel zwischen 60 und 75 Grad.

Stehleitern, die auf vier Füßen stehen, sind sicherer. Bei ihnen sollte man darauf achten, ob die Spreizanker, die ein Auseinandergleiten der Leiterholme verhindern soll, vorhanden ist und auch funktioniert.

Leitern erleichtern nicht nur den Aufstieg, sondern auch den Abstieg. Deshalb sollten sie auch dazu genutzt werden und auf das Abspringen verzichtet werden. Dafür gibt es übrigens noch einen Grund: Bei einem Sprung aus einer Meter Höhe wirken Kräfte, die etwa sechs mal so hoch sind wie beim Gehen. Das heißt es wirkt das Sechsfache des Körpergewichts auf die Gelenke. Liegt dann noch ein Stein im Weg, ist für Bänder Sehnen und Muskeln oft kein Halten mehr.



BSBG bringt Thema in die Betriebe Rutschhemmung kann gemessen werden

Auf dem Rennanzug von Anni Friesinger, der zurzeit weltbesten Eisschnellläuferin, prangt das Logo der Aktion „Sicherer Auftritt“. Friesinger ist selbst in einer riskanten Sportart zu Hause, in der Stürze keine Seltenheit sind. Sie spricht aus eigener Erfahrung, wenn sie sagt: „In meinem Sport weiß ich, wie fatal die Folgen eines Sturzes sein können, sie können schnell das Ende einer Karriere bedeuten, deshalb engagiere ich mich für die Aktion“.

Sie ist damit nicht allein. Mit vielfältigen Aktionen sorgen die BGen dafür, dass das Thema seinen Weg in die Betriebe findet. Denn dort bestehen die besten Möglichkeiten, Änderungen herbeizuführen. Dabei sind alle gefragt. Die BSBG bietet dazu ihre Unterstützung an.

Bei Betriebsbesichtigungen und Beratungen helfen die Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes, Stolperfallen im Betrieb zu finden und geben Tipps und Hinweise, wie man Sturz-, Rutsch- und Sturzunfälle vermeiden kann.

Und das auch mit praktischen Erfahrungsmöglichkeiten. Eindrucksvoll sind zum Beispiel Demonstrationen mit der Sprungwaage. Das Gerät veranschaulicht die Belastungen, die bei einem Absprung auf

den Körper wirken. „Was man seinem Körper alles zumutet“, war die erstaunte Reaktion einer Sicherheitsfachkraft, als bei ihr nach einem vorsichtigen Absprung aus etwa 50 cm Höhe ein Gewicht von über 300 kg auf dem Display der Sprungwaage angezeigt wurde. Das bedeutet: Bei der Landung wirkte das Drei- bis Vierfache des Körpergewichtes auf die Knie und Fußgelenke.

Ein wichtiger Faktor für sicheres Gehen ist die Bodenbeschaffenheit. Mit Hilfe eines Gleitmessgeräts lässt sich die Rutschhemmung verlegter Böden feststellen. Vermessen werden können sowohl Bodenbeläge in Arbeitsräumen als auch Treppen. Ihr Ansprechpartner beim Technischen Aufsichtsdienst unterstützt Sie gern, wenn Sie das Sturz- und Rutschrisiko in Ihrem Betrieb mit dem Gleitmessgerät überprüfen wollen.

Beide Geräte kann man sich für betriebliche Aktionen ausleihen, ebenso den Sturz- und Stolperparcours, den die BSBG auf der DSM vorstellte. Zur Unterstützung der Betriebe wurde auch Unterweisungsmaterial erarbeitet, ebenso Plakate und Flyer erstellt. Material kann bei der BSBG angefordert werden (Frau Werk: 02 03/29 52-112).

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 BSBG eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Originalmeldung wiedergegeben.

★

Bei Verholarbeiten blieb der Schiffsführer mit dem rechten Fuß im Laufdraht hängen und stolperte. Er verlor das Gleichgewicht, fiel auf die Backbordverschanzung und anschließend ins Hafenbecken. Beim Sturz auf die Verschanzung zog er sich einen Beckenbruch zu und beim Sturz ins Wasser verlor er seine Zahnprothese.

★

Der Schiffsführer wollte vom Landsteg das Fährschiff über die Dalbenplattform betreten. Dabei trat er versehentlich zwischen die Dalbenplattform und schlug mit der rechten Körperseite auf den Dollbord des Schiffes. Dabei zog er sich eine Prellung der Rippen zu.

★

Der Steuermann war beim Schrubben des Roofdaches. Das Schiff fuhr währenddessen unter eine Brücke und der Steuermann stieß mit dem Kopf gegen die Brücke und stürzte dann. Er zog sich eine Platzwunde am Kopf und eine Körperprellung zu.

★

Beim Transport einer mobilen Alu-Treppe blieb der Mitarbeiter mit der Treppe an einem Eisenteil hängen und fiel nach hinten um, dabei wurde das rechte Schultergelenk verdreht.

★

Beim Abwaschen der Alu-Schiebeluken wollte der Steuermann den Schlauch nach ziehen, rutschte dabei mit einem Bein aus und zerrte sich den Oberschenkel.

★

Beim Reinigen der Maschinenraumtreppe verlor der Schiffsjunge das Gleichgewicht und stürzte rückwärts auf die Flurplatten des Maschinenraumes. Eine Prellung des Rückens war die Folge.

★

Beim Transport eines Deckwaschschlauches von der Steganlage über mehrere Schubboote übersah der Verunfallte aufgrund der fehlenden Rundumsicht ein Kupplungsseil, stolperte darüber und fiel mit der Hüfte gegen eine Kupplungswinde. Dabei erlitt er Rippenprellungen.

★

Der Leichtmatrose wollte in der Schleuse helfen, das Tau einzuhängen. Hierzu sprang er mittschiffs von Bord, blieb mit seiner Hosentasche am Geländer hängen und fiel an Land. Dabei verletzte er sich das Handgelenk.

Herausgeber: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf Straße 193, 47053 Duisburg · Verantwortlich: Hauptgeschäftsführer Heino W. Saier · Redaktion: Renate Bantz beide Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · Verlag: Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf Str. 193, 47053 Duisburg · eMail: fahrensmann@bsbg.de · Druck: Brendow Druck, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · Erscheinungsweise: vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle.

Bildnachweis:

Seite 5: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn; Seite 7: Juri Hälker, Duisburg; Seite 8: Tourismusverband Hannover Region e.V.



Die gemessene Strahlung lag in allen Messbereichen weit unter dem Grenzwert.

Radar-Strahlung: Gemessene Werte unkritisch

Die elektromagnetische Strahlung von Radarantennen ist unter Normalbedingungen unkritisch, so hat eine Messung an einer Radaranlage ergeben. In letzter Zeit wurde uns häufiger die Frage gestellt, ob der Aufenthalt im direkten Abstrahlbereich einer eingeschalteten Radarantenne gefährlich ist. Gerade der Schiffsführer ist bei Kanalfahrt im Nebel der elektromagnetischen Strahlung der abgesenkten Radarantenne ausgesetzt.

Bei hoher Leistung gemessen

Um diese Frage sicher beantworten zu können, haben wir im Dezember, mit freundlicher Unterstützung eines Ex-

perten der BG-Feinmechanik und Elektrotechnik und der Köln-Düsseldorfer Deutschen Rheinschiffahrt AG, Messungen an einer Flussradaranlage vorgenommen. Es handelte sich um ein gängiges, mehrere Jahre altes Radargerät auf einem Fahrgastschiff. Die elektrischen Feldstärken, die wir an verschiedenen Stellen im Steuerhaus und in unmittelbarer Nähe der Radarantenne bei höchster Sendeleistung gemessen haben, liegen weit unterhalb der heute gültigen Grenzwerte. Der Radarbetrieb für sich stellt aus unserer Sicht kein Gesundheitsrisiko dar. Ein eingeschaltetes Mobiltelefon erhöhte die gemessenen Werte jedoch deutlich. Deswegen raten wir, Mobiltelefone in Schiffsräumen nur mit einer angeschlossenen Außenantenne zu betreiben.



Anfang Februar nahm Prof. Dankwart Danckwerts seinen Abschied von der Uni Duisburg.

Schiffahrt war sein Thema

Prof. Danckwerts verabschiedet

Die Binnenschiffahrt hat ihn über lange Jahre nicht losgelassen. Prof. Dankwart Danckwerts nahm nicht nur ihre soziologischen Zusammenhänge unter die wissenschaftliche Lupe, sondern widmete sich auch der Fortentwicklung der praktischen Arbeit. Auf Kongressen und Messen wie der Duisburger Schiffahrtmesse war der Duisburger Professor häufig anzutreffen. Im Februar nahm Danckwerts im Alter von 70 Jahren seinen Abschied von der Hochschule.

Es war vor fast 30 Jahren, als der Hochschullehrer an die Uni in Duisburg kam. Der Sozialwissenschaftler wurde später am Institut für praxisorientierte Sozialwissenschaften

tätig. Immer stärker wurde das Interesse an der Binnenschiffahrt und dem seinerzeit noch größten Binnenhafen der Welt, eben Duisburg. Der Soziologe leitete die Forschungsgruppe „Güter Transport System, Logistik und Arbeit“ und widmete sich Systemen, die die Arbeit der Binnenschiffer verbessern können.

Mit „Bintras“, über das der „Fahrensmann“ auch schon berichtete, nämlich ein Internetsystem zur Erleichterung und Förderung des Güterverkehrs per Binnenschiff, machte sich Danckwerts einen Namen.

Anfang Februar verabschiedete die (inzwischen fusionierte) Universität Duisburg-Essen den angesehenen Wissenschaftler.

Sehschärfe wird intensiv geprüft

Sehen und Hören sind für den Schiffsführer unerlässliche Eigenschaften. Für das Sinnesvermögen in diesen beiden Bereichen treten in Kürze veränderte Tauglichkeitskriterien in Kraft. Auf Grund von Paragraph 1.06 der Rheinpatentverordnung hat die Zentralkommission auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen Änderungen zur Tauglichkeitsuntersuchung von Schiffsführern beschlossen. Diese werden zum 1. April 2004 verbindlich. Was heißt das?

Die Mindestanforderungen für die Tauglichkeit für Bewerber eines Rheinpatentes beziehen sich auf das Seh- und Hörvermögen. Der Bewerber muss mit oder ohne Sehhilfe eine Sehschärfe von 0,8 oder mehr auf beiden Augen gemeinsam oder auf dem besseren Auge haben. Einäugigkeit ist erlaubt.

Ergeben sich während der Untersuchung Hinweise auf ein gestörtes Dämmerungsehvermögen und eine verlängerte Dunkeladaption, sind entsprechende Untersuchungen durch den begutachtenden Arzt zu veranlassen.

Außerdem gilt: Das Gesichtsfeld des Auges mit der besseren Sehschärfe darf nicht eingeschränkt sein. Das Farbsehvermögen muss so ausgeprägt sein, dass der

Bewerber Farbtast-Tafeln eindeutig erkennt. In Zweifelsfällen muss durch den Augenarzt der Anomalquotient bestimmt werden, der zwischen den Werten 0,7 bis 1,4 liegen muss.

Bei der körperlichen Untersuchung muss der Untersucher darauf achten, dass keine Erkrankungen mit Bewusstseins- oder Gleichgewichtsstörungen vorliegen.

Ausschlusskriterien für die Tätigkeit als Schiffsführer sind Erkrankungen oder Schäden im zentralen oder peripheren Nervensystem. Gleiches gilt für Gemüts- und Geisteserkrankungen. Erhebliche Störungen der Drüsen innerer Sekretion bilden ebenfalls ein Ausschlusskriterium. Das gilt ganz besonders für einen nicht einstellbaren oder schlecht eingestellten Diabetes mellitus. Herz-, Kreislauf- und Blutsystem müssen intakt sein. Es darf zu keiner gravierenden Leistungsbeeinträchtigung kommen.

Erkrankungen und Unfallfolgen, die mit einer erheblichen Einschränkung der Beweglichkeit und oder Verlust der groben Kraft einher gehen, bilden ebenfalls ein Ausschlusskriterium. Selbstverständlich sind auch Alkoholiker und andere Suchterkrankte vom Führen eines Schiffes ausgeschlossen.

Das Ergebnis der Untersuchung wird, wie schon vorher, in einem nun modifizierten Untersuchungszeugnis eingetragen. Die Prüfung, ob ein Proband 20 kg allein anheben kann, wird nicht mehr vorgenommen.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



Die Beweglichkeit der Augen darf, zumindest für das funktionstüchtige Auge, nicht eingeschränkt sein. Doppelbilder dürfen nicht auftreten.

Das Hörvermögen wird nach den neuen Vorschriften zwingend durch einen Hörtest kontrolliert und darf einen festgelegten Hörverlust nicht überschreiten. Die Tätigkeit mit Hörgerät ist zulässig, wenn die normale Umgangssprache in einer Entfernung von 2 m auf jedem einzelnen Ohr deutlich verstanden wird. Die Hörprüfung mit Flüstersprache ist nicht mehr zulässig.

Neuer Internet- auftritt

Ein neuer Internetauftritt zum System der Sozialen Sicherheit in Deutschland bietet unter <http://www.deutsche-sozialversicherung.de> Interessierten aus dem In- und Ausland neben Informationen zum Gesundheits- und Rentensystem auch einen Überblick über die gesetzliche Unfallversicherung in Deutschland.

Bürger, die einen Auslandsaufenthalt planen oder ihren Wohnsitz nach Deutschland verlagern wollen, finden Hinweise darauf, wie, wann und wo sie gegen Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten versichert sind, eine Darstellung der Leistungen und Aufgaben der gesetzlichen Unfallversicherung von der Prävention über die Rehabilitation bis zur Entschädigung sowie die Adressen der zuständigen Träger.

Gefahrstoffliste 2004

Das Berufsgenossenschaftliche Institut für Arbeitsschutz – BIA – hat die Gefahrstoffliste 2004 veröffentlicht. Die Liste enthält die vorgeschriebenen Einstufungen und Kennzeichnungen von Stoffen und Zubereitungen gemäß EG-Richtlinie 67/548/EWG sowie die in der TRGS 905 „Verzeichnis krebs-erzeugender, erbgutverändernder oder fortpflanzungsgefährdender Stoffe“ aufgeführten Stoffe.

Die Gefahrstoffliste steht als pdf-Datei zum Download (www.hvbg.de/d/bia) zur Verfügung. Sie ist aber auch in gedruckter Version als BIA-Report 1/2004 erschienen.

Knochenbruch muss ruhig gestellt werden

Was tun bei Knochenbrüchen an Armen und Beinen? Man unterscheidet grundsätzlich zwischen geschlossenen und offenen Knochenbrüchen.

Tipps zur Ersten Hilfe

Schmerzausprägungen des Verletzten, Bewegungseinschränkung oder -unfähigkeit, Schwellungen, Schonhaltung sowie eine abnorme Lage sind typische Erkennungsmerkmale solcher Verletzungen. Darüber hinaus weist eventuell auch der Unfallhergang auf einen Knochenbruch hin.

Bei Knochenbrüchen besteht aufgrund einer Blutung ins Gewebe und wegen der Schmerzen die Gefahr des Schocks, bei offenen Verletzungen außerdem die Gefahr der Infektion. Jeder Knochenbruch ist in geeigneter Weise ruhig zu stellen.

Dies geschieht am Arm am besten durch ein Dreieckstuch, das wir im Verbandkasten finden. Das Bein ist mit geeigneten Mitteln wie beispielsweise Decken, Jacken, Taschen oder ähnlichem zu umlagern. Bei offenen Knochenbrüchen ist zudem die Wunde mit einer sterilen Wundauflage druckfrei zu bedecken.

Bei jedem Verdacht auf Knochenbruch ist auf jeden Fall eine ärztliche Behandlung notwendig. Also nicht den Notruf vergessen.



Das Bein bequem und ruhig lagern.

Impressionen von unseren Binnenseen

Steinhuder Meer mit eigenem Briefkasten

Der größte Binnensee Norddeutschlands

Mögen Sie es auch, am Ufer zu stehen und über das Wasser zu blicken? Auf die Wasserfläche, die ständig in Bewegung ist, angefangen von den kleinen Kreisen, wenn Wassertropfen auf die Wasseroberfläche treffen, bis hin zu den unterschiedlichsten Wellen? Oder, wie sich das Licht im Wasser bricht und sich die Farben auf dem Wasser spiegeln? Für den, der nicht gerade an der Waterkant oder einer Wasserstraße wohnt, bieten sich die vielen Binnenseen in Deutschland an.

Der größte Binnensee in Norddeutschland wird sogar als „Mare bi Steinhude“ bezeichnet – so belegen es die Kirchenbücher.

Dieses kleine Paradies auf Erden ist das Steinhuder Meer, das sich über 32 km² erstreckt und relativ flach ist. Er hat nur eine Durchschnittstiefe von 135 cm, liegt nahe an der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover und wird von den Ortschaften Mardorf, Hagenburg und Steinhude umfasst. Umgeben ist der See von mehreren Naturschutzgebieten, die dem Naturpark Steinhuder Meer angehören.

Gerne wird das Steinhuder Meer als Naherholungsstätte genutzt. Ein Rad- und Wanderweg führt um das ganze Areal

herum, mal mehr oder weniger in Ufernähe. Friert der See im Winter zu, so finden Wettbewerbe im Eissegeln statt. Das Steinhuder Meer ist ein Eldorado für Segler, Windsurfer und andere Wassersportler. Für Badende und Schwimmer liegt nordwestlich eine Badeinsel mit sehr schönem Sandstrand.

Will man das Meer befahren, so bieten sich die beiden Fahrgastschiffe „Willkommen“ und „Schaumburg-Lippe“ an. Die Saison beginnt mit dem April und endet im Oktober.

Beliebtes Ausflugsziel ist die Insel festung Wilhelmstein. Mit den so genannten „Auswanderern“, ca. 9 Meter langen, historischen Segelbooten, die bis zu 40 Personen fassen können, geht es bei günstigem Wind



Frisch aus dem Rauchfang schmeckt der als Delikatesse berühmte Steinhuder Aal am besten.



Das Steinhuder Meer – eine Herausforderung auch für den internationalen Segelsport. Nationale und internationale Regatten werden hier ausgetragen. Die bunten, großflächigen Spinnacker kommen bei günstiger Wind- und Kurslage zu ihrem Einsatz und bieten dann einen farbenprächtigen Anblick.

unter Segel zur Insel festung. Bei Flaute hilft ein kleiner Motor. Die Insel festung ist nach ihrem Erbauer, Graf Wilhelm zu Schaumburg-Lippe (1724-1777) benannt, der hier eine Militärschule gründete. Die Zitadelle diente später als Staatsgefängnis und wird heute als Museum genutzt. Die rechteckig angelegte Insel ist künstlich aufgeschüttet und bestand ursprünglich aus 16 Einzelinseln.

„Steinhuder Hecht“-Gerücht

Gerüchte gehen um, dass hier auch das erste Unterseeboot, der „Steinhuder Hecht“, sein Unwesen getrieben haben soll. Graf Wilhelm ließ es 1763 speziell für das flache Wasser bauen.

Als Delikatesse über die Landesgrenzen hinaus gilt der Steinhuder Aal. Dies beruht auf

der speziellen Art des Räucherverfahrens. Statt vorher gekocht zu werden, kommt der zuvor in Salz gelagerte Aal in den Rauchfang eines Altonaer Räucherofens. Ca. 2-3 Stunden wird der Aal über Buchenholz geräuchert, bis er gar ist. Acht Jahre hat der Aal Zeit, sich Fett anzufressen, ein aus einem Zuchtbetrieb kommender Aal dagegen nur 2 Jahre. Da es nur wenigen Aalen gelingt, über dem Meerbach und der Weser zum Laichgebiet in die Sargassosee im Westatlantik zu kommen, müssen Aale dem See zugesetzt werden.

Doch wie jede Region hat auch das Steinhuder Meer seine Probleme. Entschlammung und Wasserstandanhebung sowie der Schutz der Natur sind die Themen, an denen sich die Meinungen spalten.

Der „Fischerkreidag“ in Steinhude am 21. Mai 2004 gilt da als ein wichtiger und auch traditioneller Saisonhöhepunkt. Es ist mehr als nur ein

Straßenfest und eine Regatta mit den traditionellen Torfkähnen. Mit der jährlichen Wahl des „Freyfischers“ werden Politiker und andere Fachleute mit der Auszeichnung geehrt und weiter eingebunden in das Verständnis für die Belange und Problematik des Steinhuder Meeres.

Und sind Sie auf dem Steinhuder Meer mit dem Boot

unterwegs und wollen Ihre Post aufgeben, dann ist es kein Problem. Der Segelclub Garbsen hält eine Postboje bereit. Diese Post erhält den Sonderstempel „Postboje Steinhuder Meer“. An alle Fahrenleute: Der schwimmende Briefkasten soll sich auf der Position 52° 29,715' Nord und 9° 21,008' Ost befinden.



Für Ausflügler ist die künstlich angelegte Insel festung Wilhelmstein im Steinhuder Meer ein beliebtes Ziel.

Das Telefon klingelte. „Sekretariat der Staatsanwaltschaft“, meldete sich Ed Patton, James Carrolls Sekretär. Als er jetzt die Stimme Clifton Chucks am anderen Ende der Leitung hörte, begann er zu zittern. Er wusste: der Tag war gekommen, ihm wurde die Rechnung präsentiert.

„Sie haben mir gar nicht gesagt, Patton, dass Carroll morgen nach Hawaii fliegt“, sagte Chuck mit seiner heiseren Stimme. „Wozu bezahlen wir Sie eigentlich?“ Patton biss sich auf die Lippen, bevor er antwortete: „Ich ... ich hielt es für nebensächlich, Mr. Chuck. In einer Woche ist Mr. Carroll ja schon wieder zurück. Er ... er will nur ein paar Tage ausspannen.“

„Er wird sich gründlich ausspannen“, erwiderte Clifton Chuck – und so wie er das sagte, klang es endgültig wie ein Todesurteil. „Was halten Sie von einem kleinen Flugzeugunfall, Patton?“

„Was ich davon halte, Mr. Chuck?“ Patton stand der Schweiß auf der Stirn. „Ich ... ich weiß nicht so recht.“ „Aber Sie wissen sehr gut, dass Carroll der einzige ist, der uns zu schaffen macht. Mit den anderen werden wir schon fertig. Aber seit er Oberster Staatsanwalt ist, geht bei uns alles drunter und drüber. Er räumt wirklich gründlich auf. Und er ist unbestechlich. Und erpressen kann man ihn auch nicht, weil es ein-

fach keine Handhabe gibt. Carroll muss von der Bildfläche verschwinden, Patton. Und Sie werden uns dabei helfen.“

„Aber ich ...“
„Keine Widerrede, Patton, die können Sie sich gar nicht leisten! Wodurch unterscheiden sich eigentlich die beiden Aktentaschen, die Carroll und Sie benutzen?“

„Auf meiner ist eine kleine Markierung.“

„Sehr auffällig?“

„Nein, man muss schon sehr genau hinsehen.“

„Eine Verwechslung ist also möglich?“

„Durchaus. Das ist sogar schon vorgekommen.“

„Bringen Sie mir Ihre Aktentasche, Patton. Wir werden da etwas hineinlegen. Und vergessen Sie nicht: wer A sagt muss auch B sagen!“

Patton legte den Hörer auf und zündete sich eine Zigarette an. Seine Hand zitterte mehr denn je. Er hatte das Geld dieser Gangster genommen, nie zuvor war es ihm finanziell so gut gegangen, das Haus, der Wagen, alles stand auf dem Spiel, er musste nach ihrer Pfeife tanzen. Aber dass sie bis zu Mord gehen würden, hatte er nicht geglaubt.

Noch am gleichen Vormittag brachte er die Aktentasche zu Clifton Chuck.

Als er am anderen Morgen wie gewohnt mit Carroll zusammen frühstückte, blickten



Das Vermächtnis

VON HARALD DAHLSSEN

ihn die Augen des alten Staatsanwalts besorgt an. „Sie sehen blass aus, Ed. Fehlt Ihnen was?“

„Es ist nichts, Sir“, beeilte sich Patton zu antworten.

„Ich habe nur ein bisschen viel gearbeitet in der letzten Zeit.“

„Sie sollten auch etwas ausspannen, schließen Sie das Büro heute, Ed“, sagte Carroll und warf einen Blick auf die Uhr. „Es wird Zeit, die Maschi-

ne wartet nicht. Meine Aktentasche, bitte!“

Patton brachte die beiden Aktentaschen, die von Mr. Carroll und seine eigene, dann gingen sie hinaus auf die Straße, wo bereits der Wagen vorgefahren war.

„Wollen Sie doch noch arbeiten, Ed?“ fragte Carroll beiläufig.

„Warum meinen Sie, Sir?“

„Weil Sie auch Ihre Tasche mitgenommen haben.“

Patton spürte, wie ihn die Angst ansprang und ihn zu lähmen begann. Er riss sich zusammen. „Kaum der Rede wert, Sir, ein paar Akten, die ich zu Hause aufarbeiten will.“

Der Wagen rollte durch die Stadt. Der Staatsanwalt lehnte mit halbgeschlossenen Lidern im Fond. Er sah müde und erschöpft aus. Einmal war Patton drauf und dran, ihm alles zu sagen – aber als er den Mund aufmachte, brachte er keinen Ton über die Lippen und danach war's mit seinem Mut endgültig vorbei. Er konnte es nicht tun. Jeder war sich selbst der Nächste. Und wenn Clifton Chuck und die Männer, die hinter ihm standen, Carroll wirklich erledigen wollten, dann würden sie das früher oder später ohnehin tun. Letztlich war Carroll selbst daran Schuld. Er hätte die Korruption, unter der die Stadt so schwer litt, dennoch ruhig auf sich beruhen lassen sollen; das taten die anderen ja auch – und fuhren nicht schlecht dabei.

Der Wagen hielt. Sie waren am Ziel. Carroll stieg aus und nickte Patton noch einmal zu „Bis bald, Ed.“

Er ging auf die Eingangstür zur Flughafenhalle zu, doch nach ein paar Schritten blieb er stehen, drehte sich um und kam noch einmal zurück.

„Richtig, Ed, hier ist noch etwas für Sie. Lesen Sie's zu Hause in Ruhe durch.“

Patton steckte den Brief ein und ließ sich nach Hause fahren. Er brauchte jetzt nichts so dringend wie einen Whisky. Der Alkohol beruhigte ihn ein wenig. Er setzte sich in den Sessel, warf die Tasche neben sich aufs Sofa und zündete sich eine Zigarette an. Der Brief fiel ihm ein, er holte ihn hervor und öffnete den Umschlag.

„Lieber Ed, mein Flug nach Hawaii ist nur ein Vorwand. Ich bin unterwegs ins Krankenhaus, und ich bin sicher, dass ich von dort nicht zurückkehren werde. Die Ärzte geben mir keine Hoffnung mehr. Sie, Ed, haben mir über zehn Jahre treu gedient. Darum hinterlasse ich Ihnen meinen ganzen irdischen Besitz. Sie finden ihn in Gestalt einiger Wertpapiere in meiner Aktentasche. Viel Glück. Ihr James B. Carroll.“

Und als Postskriptum: „Ich hasse rührselige Szenen, darum habe ich mir erlaubt, stillschweigend die Taschen gegeneinander auszutauschen.“

Patton begriff es nicht sofort. Er las den Brief zweimal.

Dann erst besah er sich die Tasche, die auf dem Sofa lag, genauer. Es war seine eigene, die Markierung war nicht zu übersehen. Er sprang auf und eilte zur Tür. Um ein Haar hätte er es geschafft. Er hatte die Klinke schon in der Hand, als ihn die Bombe, die das Leben von James Carroll beenden sollte, in Stücke riss.