SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

125 JAHRE BG VERKEHR

www.bg-verkehr.de

© Bundesarchiv, Bild 183-R68588/P. Loescher & Petsch; © CC BY-SA 3.0

„Wir zählen auf die Erfahrung und das Wissen unserer Selbstverwaltung."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Bewährtes bleibt

Im vergangenen Jahr feierte das System der gesetzlichen Unfallversicherung sein 125-jähriges Bestehen. In diesem Jahr ist nun unsere BG Verkehr dran: Am 1. Juli 2011 wird sie 125 Jahre alt. Seit 125 Jahren ist es unsere Aufgabe, für gesunde und sichere Arbeitsplätze zu sorgen und für all jene da zu sein, die nach einem Unfall oder einer Berufskrankheit behandelt, versorgt oder entschädigt werden müssen.
Dabei allen Beteiligten gerecht zu werden, ist nicht immer einfach, aber genau diese Aufgabe ist es, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter antreibt. Seit Einführung der paritätischen Selbstverwaltung im Jahr 1951 werden wir bei dieser Aufgabe in hervorragender Weise durch die Mitglieder der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung unterstützt. Sie treffen nicht nur wesentliche Entscheidungen für unsere Berufsgenossenschaft, sie arbeiten auch intensiv in den Ausschüssen der BG Verkehr mit.
Diese Zusammenarbeit hat sich in der Prävention besonders bewährt. Niemand ist so dicht dran an der Praxis wie die Arbeitnehmer und Unternehmer selbst. Sie unterstützen uns und legen uns Aufgaben nahe, die wir sonst vielleicht nicht in den Fokus genommen hätten. Vor allem für unsere Versicherten sind die Rentenausschüsse besonders wichtig. Dass gerade in diesen Ausschüssen die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter über viele Jahre, ja Jahrzehnte mitarbeiten, spricht dafür, dass dieses Amt sehr ernst genommen wird.

Ehrenamtliches Engagement verdient unseren Dank

Die Mitarbeit der Mitglieder der Selbstverwaltung ist nicht selbstverständlich. Sie alle arbeiten ehrenamtlich. Für die aktive Mitarbeit und die große Kontinuität, die sie dabei beweisen, sind wir sehr dankbar. In der nun ablaufenden 10. Wahlperiode hat unsere Selbstverwaltung an wichtigen Entscheidungen mitgewirkt, an deren Ende und als Neuanfang die BG Verkehr steht. Für die intensive Mitarbeit danke ich all jenen, die aus dem Amt ausscheiden.

Als besonderen Dank nehmen wir außerdem eine langjährige Tradition der früheren BG für Fahrzeughaltungen wieder auf und verleihen für herausragende Verdienste um die gesetzliche Unfallversicherung die goldene Ehrennadel der BG Verkehr. Auf der Frühjahrssitzung der Vertreterversammlung wurde diese Auszeichnung erstmals an Mitglieder aus der Selbstverwaltung der BG Verkehr verliehen. Wer sie erhalten hat, lesen Sie auf der Seite 26.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint acht Mal jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover
Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin
Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden
Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München
Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg
Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

Gründungsjahr 1886

Ein wenig stolz sind wir schon. Die BG Verkehr kann auf eine 125-jährige Geschichte zurückblicken. Mit dabei sind 26 Mitgliedsbetriebe. Sie wurden am 1. Juli 1886 in das Betriebsverzeichnis aufgenommen.

Berlin, 30. Januar 1886. Das Reichsversicherungsamt lädt Fuhrunternehmer zur Gründungsversammlung einer Unfallversicherung ein. 528 Delegierte sind anwesend. Sie beschließen die Gründung der Fuhrwerksberufsgenossenschaft für Posthalterei-, Personen-, Fracht- und Rollfuhrwerksbetriebe sowie für Güterbestätter. In den folgenden drei Monaten arbeiten die Delegierten Statut und Satzung aus. 39 Sektionen soll es geben. 5. Juni 1886: Die erste ordentliche Genossenschaftsversammlung tagt. Der Vorstand wird gewählt, Vorstandsvorsitzender wird der Fuhrherr Hermann Scharfenberg aus Berlin.

1. Juli 1886: Die Arbeit der Berufsgenossenschaft beginnt. Das Reichsversicherungsamt ruft die unfallversicherungspflichtigen Betriebe zur Anmeldung auf. Ein halbes Jahr später, am 1. Januar 1887, führt das Betriebsverzeichnis 20.885 Betriebe. 1886/1887 entschädigt die Fuhrwerks-BG insgesamt 462 Unfälle, davon sind 152 tödlich.

Binnenschifffahrt: Gleiche Zeit, gleicher Ort

1885: Schifffahrtstreibende vom Rhein stellen beim Reichsversicherungsamt den Antrag, für den Rhein und seine Nebenflüsse eine Berufsgenossenschaft zu gründen. Das Reichsversicherungsamt schlägt vor, alle westlich und südlich der Elbe liegenden Stromgebiete einzuschließen. Die Delegierten stimmen dem Vorschlag zu. Am 1. Juli 1886 nimmt die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft mit fünf Sektionen ihre Arbeit auf. Betriebszweige sind Baggerei-, Binnenschifffahrts-, Flößerei-, Prahm- und Fährbetriebe sowie Treidelei. Den Vorstandsvorsitz übernehmen Feodor Goecke und Hugo Carl Julius Haniel. Noch im gleichen Jahr melden sich 2.840 Betriebe an.

Am 1. Juli 1886 nehmen auch die Ostdeutsche Binnenschiffahrts- und die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaften ihre Arbeit auf. Besonders problematisch sind für alle drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften die tödlichen Unfälle. Bei der Elbschiffahrts-BG endet in den Jahren von 1886 bis 1930 rund jeder fünfte Unfall tödlich, zwei Drittel sind Ertrinkungsunfälle, insgesamt sind es 1.366.

Hamburg, 1887

Bereits 1872 gibt es Bestrebungen, eine Unfallversicherung für Seeleute einzurichten. Mit dem Seeunfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 entsteht im Deutschen Reich als erstem Land der Welt ein Gesetz zum Schutz für Seeleute gegen die Folgen von Arbeitsunfällen. Die See-Unfallversicherung tritt am 13. Juli 1887 in Kraft. Erster Vorsitzender des Vorstandes ist C. Ferd. Laeisz. Den Geschäftsbetrieb nehmen im Januar 1888 zwei Beamte in einem Büro am Hopfenmarkt auf. Zu diesem Zeitpunkt sind 1.790 Schifffahrtsbetriebe mit 3.189 Schiffen versichert, darunter 2.332 hölzerne und 174 eiserne Segler und 683 Dampfer. **(kr)**

MITGLIEDSBETRIEBE DER ERSTEN STUNDE

Die BG Verkehr führt noch heute 26 Unternehmen im Betriebsverzeichnis, die am 1. Juli 1886 aufgenommen wurden. Ihre Betriebssitze sind über ganz Deutschland verteilt von Rendsburg bis Obernzell. Einige davon Traditionsbetriebe, andere mit wechselvoller Geschichte.

Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG	20539 Hamburg
A. Denker GmbH & Co. KG	24768 Rendsburg
Celler Beerdigungsinstitut Fr. Niebuhr	29221 Celle
August Battermann e.K. Bestattungshaus	30169 Hannover
Meyers Bestattungswesen, Inh. Bernd Berger	30159 Hannover
Wiese Bestattungen	30625 Hannover
Umzüge Theodor Ullrich Günther	36341 Lauterbach
Börries Containerdienst	37574 Einbeck
Bernhard Lüning e.K. Möbelspedition	46282 Dorsten
Franz Haniel & Cie. GmbH	47118 Duisburg
Imperial Schiffahrt GmbH	47119 Duisburg
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG	50461 Köln
Rheinfähre Königswinter GmbH	53639 Königswinter
Spedition Franz Ruhrmann e.K.	59457 Werl
Reederei Gebr. Väth GmbH & Co. KG	63725 Aschaffenburg
Bootswerft Ernst Simmerding GmbH & Co. KG	82335 Berg
Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG	83201 Prien
Möbeltransporte Matthias Kuhn, Inh. Alois Kuhn	87629 Füssen
Fährbetrieb Gemeinde Pentling	93080 Pentling

Von Müllkutschern, Kellerrevieren und Abfallsammelfahrzeugen

Staub, Keime, schwer heben und tragen, durchgehende und beißende Pferde – die Arbeit in der Müllentsorgung vor 125 Jahren war schwer verdientes Geld.

Dass unser Müll regelmäßig abgeholt wird, merken wir im Morgengrauen am Geschepper vor der Haustür. Wie wichtig und gut organisiert das System ist, stellen wir aber erst fest, wenn die Müllabfuhr streikt: Innerhalb weniger Tage ersticken wir in Haus-, Industrie- und Sondermüll, der nicht mehr fachgerecht gesammelt und abgefahren wird.

Aber wie war das früher? Wer kümmerte sich um die häuslichen Abfälle? Wohin wurde der Müll gebracht? Gab es schon „Müllmänner“, und wie sahen deren Arbeitsbedingungen und der Arbeitsschutz aus?

Ein Problem der Großstädte

Müll und Müllbeseitigung waren gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein Hauptproblem der Großstädte. Die ersten Städte bauten eine Kanalisation, und damit änderte sich die Zusammensetzung des Mülls: Exkremente wurden vom restlichen Abfall getrennt. Davor wurden Abfälle und Fäkalien nach jahrhundertelanger Praxis in Abortgruben oder Fließgewässer geschüttet, oft in unmittelbarer Nähe des Hauses. Mit der Trennung verlor der Restmüll seinen Wert als Dünger für die Landwirtschaft und wurde zur überflüssigen Masse. Es war üblich, diesen Rest einfach und billig auf Abladeplätzen, Ödland oder in Gruben meist außerhalb der Städte zu deponieren.

Heftige Debatten über „wilde” Müllablagerungen und Stadthygiene führten zur geregelten Abfuhr für Kehricht, Scherben, Lumpen, Asche und Essensreste – auch weil das Müllaufkommen mit dem Bevölkerungswachstum stieg und die Angst vor gesundheitlichen Schäden wuchs.

In Berlin lag die Verantwortung für die Müllbeseitigung zunächst bei den Hausbesitzern, die private Abfuhrunternehmen beauftragten. Es gab etwa sechzig solcher Firmen. Später wurde hier, wie in vielen anderen Städten und Gemeinden, die Kommunalisierung der Müllabfuhr gefordert.

Müllwerker im Kaiserreich

In Berlin stellten große Fuhrbetriebe Pferdegespanne für die Müllabfuhr und Straßenreinigung. Es gab auch Spezialbetriebe für die Entsorgung und Reinigung, Betriebe für die Aschen- und Kloakenabfuhr oder Kehrrichtabfuhranstalten. Die Arbeitsbedingungen in diesem Gewerbe waren miserabel: Lange Arbeitszeiten, Gestank und das Tragen schwerer Lasten bestimmten den Arbeitsalltag der ersten Müllwerker. Arbeitsschutz gab es nicht.

Die Arbeiter waren sowohl beim Abholen als auch beim Abladen unmittelbar dem gesundheitsgefährdenden Müllstaub ausgesetzt. Wechseltonnensysteme, bei denen gefüllte gegen leere Mülltonnen ausgetauscht wurden, und die staubfreie Abfuhr, die seit 1895 in Berlin vorgeschrieben war, verbesserten die Arbeitsbedingungen. Doch das Tragen der sogenannten Hofstandsgefäße aus

Fotos v. l. nach r.:
Entladen eines Müllfuhrwerks der Firma Ochsner um 1930

Beladen eines Müllwagens in Berlin um 1900

Transport von Asche in Berlin bis Ende der 50er-Jahre: An Schultergurten getragen stabilisieren beide Träger den Kasten. Ein Mann hält den Deckel fest, der zweite stützt sich beim Kollegen ab

Ladevorgang an einem MB mit KUKA Drehtrommel und neuartiger, pneumatischer Zöllerschüttung für das Ringtonnensystem von Schmidt&Melmer zur staubfreien Ascheabfuhr, Baden-Baden 1951

den engen Mietskasernenhöfen und deren Heben auf hohe Ladekanten blieb bestehen.

Überfahren, überrollt und gebissen

Die größte Unfallgefahr ging jedoch von Pferd und Wagen aus, denn viele Gespanne hatten keine Hemmvorrichtung, die das Wegrollen verhinderte und das Abwärtsfahren bremste. Die Unfallzahlen der Fuhrwerksberufsgenossenschaft – so hieß die BG für Fahrzeughaltungen in den ersten Jahrzehnten – von 1896 belegen, dass die meisten Unfälle durch Überfahren passierten, weil Führer oder mitfahrende Arbeiter neben dem Fuhrwerk liefen, stolperten und überrollt wurden oder beim Rangieren unter die Räder kamen.

Gefährlich war auch das Arbeiten mit Pferden: Sie schlugen aus, stießen oder bissen die Fuhrleute oder gingen mitsamt dem Gespann durch. Die Fuhrwerks-BG setzte sich deshalb für jederzeit funktionierende Bremsen ein. Um Stürze vom Bock zu vermeiden und eine bessere Sicht auf die Fahrwege zu haben, forderte die BG außerdem feste Sitzgelegenheiten auf dem Wagen und Tritte zum Auf- und Absteigen.

Besonders schwer hatten es im wahrsten Sinne des Wortes die Berliner Müllwerker, denn die Entleerung der Berliner Müllkästen, die ein Fassungsvermögen von bis zu 200 Litern hatten, war absolute Schwerstarbeit. Die Arbeit wurde gut bezahlt. So gut, dass die Berliner Müllwerker zeitweilig zu den höchstbezahlten Arbeitern in der Reichshauptstadt gehörten. Etwa 65 Kastenentleerungen schaffte ein Arbeiter in neun bis zehn Stunden. Doch viele Müllwerker erlitten Leistenbrüche und die Ausfallquote stieg.

Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Motorisierung. Doch die Arbeit ohne Pferde und mit neuen Müllabfuhr-Systemen setzte sich erst nach 1945 durch. Mit den neuen technischen Möglichkeiten rückte der einwandfreie technische Zustand der Fahrzeuge zunehmend in den Mittelpunkt der Präventionsarbeit der Fuhrwerks-BG, die 1928 den Namen in BG für gewerbsmäßige Fahrzeughaltungen geändert hatte. Bei Kraftfahrzeugen forderte sie zum Beispiel rückschlagsichere Andrehkurbeln.

Motoren und Kunststoffe

Die Arbeit wurde jedoch nicht leichter. Schwere Stahlblechtonnen, die erst seit den 1960er-Jahren durch leichtere Kunststofftonnen ersetzt wurden, mussten nach wie vor aus den Kellerrevieren gewuchtet werden und erforderten hohen körperlichen Einsatz.

Das Arbeitsumfeld der Müllwerker wurde seit den 1960er-Jahren durch steigenden Verkehr gefährlicher, Schutz- und Warnkleidung sowie Verkehrssicherheit immer wichtiger. Erleichtert wurde die Arbeit durch pneumatische Hubkippvorrichtungen an den Sammelfahrzeugen. Neue Erkenntnisse über Gefahrstoffe, die Zunahme von Müll und Müllverwertung prägen den Arbeits- und Gesundheitsschutz seit den 1980er-Jahren.

Die Arbeit der Müllwerker von heute ist mit der ihrer Kollegen vor 125 Jahren kaum noch zu vergleichen. Heute bestimmen moderne Abfallsammelfahrzeuge, Sortieranlagen und Abfallpressen das Bild der Branche. Mit Herstellern und Betreibern arbeitet die BG Verkehr gemeinsam an technischen Verbesserungen. Die Arbeitsmedizinische Vorsorge ist Teil des Gesundheitsschutzes für die Beschäftigten. Und trotzdem: Stolpern, Rutschen und Stürzen und Unfälle beim Rückwärtsfahren sind auch heute noch häufige Unfallursache und Anlass für berufsgenossenschaftliche Präventionsarbeit.

Oliver Leibbrand

Als es noch keine Lastenaufzüge gab, mussten Möbel über Leiter und Balken aus den oberen Stockwerken befördert werden. Schwerstarbeit erforderte auch ein Tresortransport. Links: Umzugsmannschaft mit Kundin. Abdruck der Fotos mit freundlicher Genehmigung der Firma Heinrich Neuhaus und Sohn, Hamm

Auf den „Hund“ gekommen

Auf der Suche nach besseren Lebens- und Arbeitsbedingungen ziehen Menschen seit jeher mit ihrem Hausstand um. Gab es schon vor 125 Jahren Spezialbetriebe für den Möbeltransport?

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden mit der zunehmenden Industrialisierung immer mehr Städte und größere Fabriken. Die Produktivität stieg, Warenströme und Dienstleistungen formten einen Wirtschaftskreislauf, der unser Leben noch heute bestimmt. Der Leitspruch „gelebt wird dort, wo es Arbeit gibt“, zwang immer mehr Menschen dazu, den Wohnort zu wechseln.

Damals wie heute war es üblich, private Umzüge selbst zu organisieren, meist wurde der Hausstand einfach auf eine Karre geladen und weggezogen – die Menschen besaßen viel weniger als heute. Umzüge kannte man bis dahin eigentlich nur von Pfarrern oder Lehrern, an denen die Bevölkerung der jeweiligen Gemeinde regen Anteil nahm. Fuhrunternehmen, die ausschließlich Möbel transportierten, gab es deshalb zunächst nur wenige. Die meisten bewegten all das, wofür sie angemessen bezahlt wurden. So boten manche Fuhrunternehmer Personen-, Leichen-, Fracht- und Möbeltransporte an. Wegen der großen Nachfrage nach Brennstoff beförderten viele Unternehmen zusätzlich Holz und Kohle – das alles wurde transportiert und durchaus nacheinander mit dem gleichen Gefährt.

Bis 1900 spezialisierten sich immer mehr Fuhrunternehmer auf den Möbeltransport, nun im geschlossenen Möbelwagen und von Pferdegespannen gezogen. Für den Möbelfernverkehr wurden mächtige, eisenbereifte Wagen zu den Bahnhöfen gebracht und auf die Schiene verladen. Dafür hatten diese Möbelwagen die markante Dachrundung, die den Tunnelrundungen entsprach. Am Zielort transportierte ein ortsansässiger Kollege den Möbelwagen weiter zur neuen Wohnung des Auftraggebers.

Heben und tragen

Arbeitsbelastung und Unfallgefahr waren und sind für Möbelpacker wegen des ständigen Hebens und Tragens besonders groß. Die massiven Möbel waren oft sperrig und schwer und die Packer und Hilfskräfte mussten häufig über Kopf arbeiten. Schon damals waren vor dem Umzug die Bedingungen vor Ort genau zu klären und der Umzug detailliert zu planen.

Unfälle und Verletzungen entstanden durch Ausrutschen, Fallenlassen von Gegenständen oder beim Umgang mit Fuhrwerk und Pferden. Enge Treppenhäuser und Straßen sowie bauliche Hindernisse stellten die Möbelpacker stets vor neue Herausforderungen. Als es noch keine Lastenaufzüge gab, musste das sperrige Mobiliar über Leitern und Balken aus und in die oberen Stockwerke befördert werden. Entlastung brachten Hilfsmittel wie der „Hund“ – jene geniale wie einfache Erfindung aus einer (Sperr-)Holzplatte mit darunter verschraubten Lenkrollen, die das Transportieren von schweren und unhandlichen Möbelstücken in flachem Terrain erleichtert.

Ein Häuschen für den Bremser

Nach dem Ersten Weltkrieg setzten Möbeltransporteure zunehmend motorisierte Zugmaschinen ein. Für Motorgespanne war das Bremsen

besonders wichtig, da die schwer beladenen Anhänger im Gefälle auf die Zugmaschinen auffuhren und Unfälle verursachten. In seinem Jahresbericht von 1920 erinnerte der Technische Aufsichtsbeamte (TA) der Fuhrwerks-BG deshalb daran, dass ein Begleitmann als Bremser auf dem Anhänger des Lastkraftwagens mitfahren sollte.

Die Fuhrunternehmer wehrten sich jedoch gegen diese Vorgabe: Es sei unmöglich auf dem Anhänger mitzufahren, der Bremser müsse auf dem offenen Wagen Staub und Abgase der Zugmaschine einatmen. Die Einwände waren berechtigt, es gab sogar Fälle von Bewusstlosigkeit und Vergiftungserscheinungen bei Bremsern. Die Fuhrwerks-BG reagierte und empfahl für einen besseren Arbeits- und Gesundheitsschutz Bremserhäuschen. Sie lobte die vorbildliche Lösung des Möbeltransporteurs Krammer aus München, der ein geschlossenes Bremserhäuschen an den Anhänger anbaute, um den Bremser zu schützen (siehe Abb.) .

Bergstützen gegen Rückwärtsrollen

Die „Berufsgenossenschaft für gewerbsmäßige Fahrzeughaltungen“, so hieß die BG seit 1928, setzte sich auch für Bergstützen an den Zugmaschinen und Anhängern ein, die an Steigungen abgelassen werden konnten, um das Rückwärtsrollen zu verhindern. Besonders schwere Unfälle geschahen, wenn sich während der Fahrt der Kupplungsbolzen löste oder der Motor am Berg aussetzte. Dann konnten Bergstützen schlimme Unfälle verhindern. Das macht auch der Unfall eines Möbellastzuges aus den 1930er Jahren deutlich (siehe Kasten). „Bergstützen sind bei Steigungen so zeitig herunterzulassen, daß sie im Notfalle sofort fassen können“, hieß es 1934 in § 32 der Unfallverhütungsvorschriften der BG.

Professionalisierung

Der Zweite Weltkrieg führte zu einem Einbruch im Speditionswesen. Viele Mitarbeiter leisteten Militärdienst, die Fuhrparks lichteten sich, denn die geräumigen Möbelwagen wurden zu Kriegszwecken eingesetzt, waren defekt oder gingen verloren. Während des Krieges waren Möbeltransporteure gefragt, denn wegen der Bombenangriffe flohen die Menschen an vermeintlich sichere Orte und versuchten ihren Hausstand zu retten. Die beauftragten Unternehmen transportierten vor allem wichtige Gebrauchsmöbel, Matratzen und Betten.

Mit zunehmender Motorisierung verlagerten sich Fernumzüge auf die Straße. In den 50er- und 60er-Jahren blühte das Geschäft – vom sogenannten Wirtschaftswunder profitierten auch die Möbelspediteure. Sie fuhren neue Möbel von den Fabriken zu den Händlern und transportierten Möbel und Fernsehgeräte in die Eigenheime und Wohnungen. In den darauf folgenden Jahrzehnten professionalisierte sich die Branche stark. Wechselkoffer machten den Möbeltransport wirtschaftlicher. Aus den Möbeltransporteuren mit Pferd und Wagen wurden anerkannte und zertifizierte Fachbetriebe.

In puncto Arbeits- und Gesundheitsschutz hat sich die Branche stark verändert. Hebebühnen, Schrägaufzüge und Krantransporte stehen für den Umzug von Fenster zu Fenster zur Verfügung. Verletzungen werden durch neue stabile und variabel einsetzbare Verpackungen vermieden.

Diese technischen Veränderungen erleichtern die Arbeit im heutigen Umzugsgewerbe zwar erheblich – getragen wird aber immer noch. Um besondere Belastungen bei den Möbelwerkern zu reduzieren, kooperiert die BG Verkehr mit den Verbänden und Herstellern der Branche. Ob Schrägaufzüge, Ladungssicherung oder Ergonomie – die Prävention wird gemeinsam von der BG Verkehr und den Mitgliedsunternehmen vorangetrieben. Damit nur die Möbel auf den „Hund“ kommen und die Gesundheit der Mitarbeiter erhalten bleibt.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

UNFALLBERICHT EINES TECHNISCHEN AUFSICHTSBEAMTEN AUS DEN 30ER-JAHREN

Ein Möbellastzug befuhr eine steil ansteigende Straße. Plötzlich setzte der Motor aus, sodass der Lastzug rückwärts ins Rollen geriet. Zwei Beifahrer sprangen vom Wagen, um Bremsklötze unter den Motorwagen zu legen und ihn zum Halten zu bringen. Dieses Vorhaben misslang, da der Wagen über die Bremsklötze hinwegfuhr. Um ein größeres Unglück zu verhüten, sprang der eine Beifahrer zwischen Motorwagen und Anhänger, um die Auflaufbremse des Anhängers zu betätigen. Der Anhänger blieb auch auf der Stelle stehen; der Motorwagen stellte sich aber quer zum Anhänger und klemmte den Beifahrer ein. Dieser erlitt schwere Schulter- und Rippenquetschungen.

Krammer Umzugswagen 1920: Der Anhänger hat ein Bremserhäuschen und ist vorschriftsmäßig zusätzlich zur Deichsel durch zwei Ketten zum Motorwagen gesichert.

Fotos: Walter Lüden, © Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Oft lebte die Familie des Schiffers mit an Bord. Auf diesem Foto – an Bord eines sogenannten Lägerdorfer Kahns – fahren gleich drei Generationen mit

Wer Wasser zu erhalten wünscht, soll eine weiße Flagge hissen

Antrieb, Technik, Arbeitsbedingungen: Das Gewerbe der deutschen Binnenschifffahrt hat sich in den letzten 125 Jahren völlig verändert.

Bis ins 19. Jahrhundert verhinderte die starke territoriale Zersplitterung Deutschlands einen freien und geregelten Verkehr auf den Flüssen. Auf dem Rhein, heute eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, entwickelte sich der ungehinderte und abgabenfreie Transport von Waren und Personen erst durch die „Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868“. Ohne ihre Güter ausladen und zum Verkauf anbieten zu müssen, konnten die Rheinschiffer nun von Basel bis ins offene Meer fahren.

Bis ins 20. Jahrhundert wurden Schiffe auf Treidel- und Leinpfaden stromaufwärts gezogen. Treidelknechte, Ochsengespanne oder Treidellokomotiven übernahmen diese schwere Arbeit. Seit 1840 setzte sich mit dem Dampfschiff, das beladene Kähne zog, die Schleppschifffahrt durch. Für Geschwindigkeit sorgten Heizer und Maschinisten, die unter Deck bei Hitze und Kohlenstaub schufteten.

Unter Dampf wurde der Güter- und Personenverkehr mit dem Schiff regelmäßiger, zuverlässiger und konkurrierte mit der Eisenbahn. Dampfgetriebene Fähren brachten die Menschen zur Arbeit, zum Einkaufen und in die Seehäfen. Ausflugsfahrten wurden immer beliebter. Um 1910 gab es für die mitteleuropäische Binnenschifffahrt ein durchgängiges Wasserstraßennetz. Kammerschleusen und Schiffshebewerke überwanden die Kanalstufen.

Etwa seit Mitte des 19. Jahrhunderts lebte die Familie des Schiffers mit an Bord, um die Miete für eine Wohnung zu sparen. Frauen regelten den Haushalt, versorgten die Kinder, solange sie auf dem Schiff bleiben konnten und leisteten zusätzlich zum Teil schwere Matrosenarbeit. Seit 1886 setzten sich drei Berufsgenossenschaften – die Elbschifffahrts-, die Ostdeutsche- und die Westdeutsche-Binnenschifffahrts-BG – für die Unfallverhütung ein. Heute sind die Binnenschiffer bei der BG Verkehr versichert.

Explosionen, Seuchen und Dirnen

Große Gefahren für die Besatzung gingen auf den Binnenschiffen von den Dampfkesseln aus. Überhöhter Druck, Wassermangel oder Materialschwächen führten immer wieder zu Explosionen. 1909 explodierte der Kessel eines Personendampfers auf dem Rhein. Dabei wurden mehrere Personen durch heißes Wasser schwer verletzt, einige tödlich. Die Berufsgenossenschaften intensivierten aufgrund der Unfälle ihre Zusammenarbeit mit der Gewerbeaufsicht und den Dampfkesselüberwachungsvereinen. Bessere Sicherheitsventile an den

Partikulierschiff auf dem Elbe-Lübeck-Kanal bei Lauenburg.

Links: Binnenschiffe im Hamburger Hafen. Die Union II hat eine Ladung Tropenhölzer von einem Seeschiff übernommen.

Dampfkesseln auf Schleppdampfern sollten Explosionen vermeiden. Aber auch Dieselmotoren gewannen in den folgenden Jahren immer mehr Bedeutung.

Ein Problem auf den Schiffen war die Wasserversorgung. Gewöhnlich holten Binnenschiffer Wasser zum Trinken, Kochen und Waschen einfach aus den Flüssen. Nach den Choleraepidemien in Hamburg (1892) und Rotterdam (1908) schrieb die Westdeutsche BSBG 1911 in ihren Unfallverhütungsvorschriften die Versorgung mit einwandfreiem Trinkwasser vor. Die neue Vorschrift diente zur Vorbeugung gegen Magen-Darm-Erkrankungen und Seuchen. Ein Boot der Westdeutschen BSBG versorgte ab 1. Oktober 1915 die Binnenschiffer in den Ruhrhäfen mit Trinkwasser. „Wer Wasser zu erhalten wünscht, soll eine weiße Flagge hissen“, wies die Westdeutsche BSBG an.

Ein wohl eher ungewöhnliches Verbot betraf die Mitnahme spezieller Gäste an Bord. Da Geschlechtskrankheiten bei den Rheinschiffern zunahmen, verbot die Berufsgenossenschaft ab 1924 den Aufenthalt und die Mitnahme von Dirnen. Nur Ehefrauen, Familienangehörige und besonders zugelassene Gäste durften nach § 27 a der Unfallverhütungsvorschrift auf den Schiffen mitfahren.

Schwimmer oder Nichtschwimmer

Tod durch Ertrinken war und blieb über Jahrzehnte ein besonderes Problem in der Binnenschifffahrt. Bis in die 1970er-Jahre lag die Zahl tödlicher Unfälle weit über dem Durchschnitt anderer Branchen. Die Ursache war oft, dass die Matrosen nicht schwimmen konnten. Typisch ist eine Unfallschilderung von 1938. Dort heißt es: *Beim Uebersteigen von seinem Kahn in den Nachen fiel ein Matrose ins Wasser und ertrank. Er war Nichtschwimmer. Ein Arbeitskamerad, der unmittelbar daneben stand, war des Schwimmens unkundig, und daher nicht in der Lage, ihn zu retten.*

Gemeinsame Anstrengungen der Berufsgenossenschaft und der Binnenschiffer reduzierten seit den 70er Jahren die Ertrinkungsunfälle.

Durch gemeinsame Anstrengungen ging die Zahl der Ertrinkungsunfälle deutlich zurück

Geländer, Rettungswesten, neue Sicherheitsbestimmungen und rutschfeste Beläge trugen dazu bei, dass die Zahl der anerkannten Ertrinkungsunfälle von 1960 bis 2009 von 75 auf zwei zurückgingen.

Multitasking

In den 70er Jahren löste die Schubschifffahrt die Schleppschifffahrt ab, wodurch die Besatzungsstärken deutlich reduziert wurden. In den 80er-Jahren hielt der genormte Container Einzug in die Binnenschifffahrt, was den Umschlag wesentlich beschleunigte. Die Schiffe wurden größer, höhere Umschlaggeschwindigkeiten, kürzere Liegezeiten und eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger veränderten das Gewerbe grundlegend. Die Bedingungen an Bord verbesserten sich durch Stromaggregate und komfortablere Schiffswohnungen erheblich. Telefon und Radar machten die Arbeit sicherer.

Auf dem Schiff wurde und wird im Schichtbetrieb gearbeitet und nach den Fahrt- und Ruhezeiten gelebt. Dabei sind die Arbeitszeiten durch die Motorisierung eher noch gestiegen. Seit den 1970er-Jahren liegt der gesamte fahrtechnische Ablauf in den Händen einer Person – Partikuliere, die gleichzeitig Schiffseigner und -führer sind, beschaffen Aufträge, verantworten die betriebswirtschaftliche Organisation, müssen über Kenntnisse des Fahrwassers, der Motoren, der Elektrotechnik verfügen und außerdem ihr Schiff sicher navigieren.

Da die Auszubildenden heute nicht mehr nur aus traditionellen Binnenschifferfamilien kommen, die ihnen schon früh die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord vermitteln, ist der Arbeitsschutz bei der Ausbildung noch wichtiger geworden. Hier setzt sich die heutige BG Verkehr seit vielen Jahren intensiv ein. Seit 2009 bestehen bei der zuständigen EU-Kommission Bestrebungen, zum Schutz der Besatzungsmitglieder vor dem Ertrinkungstod Geländer an den Außenseiten der Gangborde zu fordern. Somit hat sich das berufsgenossenschaftliche Engagement für besseren Arbeitsschutz auf Europa ausgeweitet, um das Leben und Arbeiten auf Binnenschiffen auch in den Nachbarstaaten noch sicherer zu machen.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

L.: Eine Lufthansa Junkers G38 wird auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof eingewiesen (um 1931).

M.: Wartungsarbeiten an einer Luft Hansa Junkers G 31 (ca. 1930).

Ein Luftboy hilft dem Fluggast beim Einsteigen in eine Fokker-Grulich F II der Luft Hansa (1926).

© Lufthansa Bildarchiv FRA CI/I

Vom tollkühnen Flug zum Liniendienst

Für den ersten gesteuerten Motorflug war die Entwicklung des Verbrennungsmotors Voraussetzung. Damit begann vor knapp hundert Jahren die beispiellose Entwicklung eines neuen Massenverkehrsmittels.

Der Wunsch zu fliegen übt seit jeher eine starke Anziehungskraft auf den Menschen aus. Bis die Schwerkraft überwunden wurde, experimentierten wagemutige Flugpioniere mit zum Teil abenteuerlichen Apparaten und verunglückten oft schwer. Erst Erkenntnisse der Grundprinzipien des Fliegens – Auftrieb, Vortrieb und Steuerung – machten das Fliegen wirklich möglich.

1903 gelang den amerikanischen Brüdern Wilbur und Orville Wright der erste kontrollierte Motorflug. Nachdem der Franzose Louis Blériot 1909 als Erster den Ärmelkanal überflog, wurde auch das Militär aufmerksam und unterstützte die Entwicklung der Flugtechnik. Mit leichten Materialien und leistungsfähigen Motoren verbesserten sich die Flugeigenschaften. Innerhalb weniger Jahre entstand eine Flugzeugindustrie, die vor allem Flugzeuge für die Luftwaffe baute. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Technik weiterentwickelt und nach Kriegsende für den zivilen Luftverkehr genutzt.

Traumberuf für Männer und Frauen

Die zivile Luftfahrt begann Mitte der 1920er-Jahre. Die ersten Luftfahrt-Gesellschaften wurden gegründet und Passagierflugzeuge nahmen interkontinentale Luftverbindungen auf. Das Fliegen war zwar noch abenteuerlich, doch geschlossene und beheizbare Kabinen machten den Flug komfortabler. Die Reise per Flugzeug oder mit dem Luftschiff – den wasserstoffgefüllten, hochexplosiven Zeppelinen – konnten sich zunächst nur wenige leisten. In den ersten Jahren waren Flüge zudem weder leise noch ging es ohne Turbulenzen ab. Zur Versorgung und Beruhigung der Fluggäste kamen deshalb vor rund 80 Jahren die ersten Stewardessen zum Einsatz. Damit war ein neues Berufsbild geboren, das in den 50er-Jahren zum Traumberuf vieler Frauen avancierte. Piloten aus der Sport- und Militärfliegerei wechselten aufgrund ihrer Erfahrung in die zivile Luftfahrt. Schon damals galt der Beruf des Piloten als Traum, aber auch als Männerdomäne. Der Beruf hat nichts von seiner Anziehungskraft verloren.

Mobilität rund um den Globus

Nach Kriegsende verboten die alliierten Siegermächte in Deutschland zunächst jegliche Luftfahrt. Erst am 1. April 1955 begann in Westdeutschland der Liniendienst mit dem ersten Inlandsflug der Lufthansa. Im März 1956 startete der erste Flug mit deutscher Besatzung in die USA. In der ehemaligen DDR nahm 1958 die staatliche Fluggesellschaft Interflug ihre Arbeit auf. Sie flog zunächst überwiegend sozialistische Länder an, führte Messe- und Charterflüge nach Leipzig durch und war auch für den Agrarflug, die Flugsicherung und den Flughafenbetrieb zuständig. Die Interflug und die Flughäfen wurden vom Ministerium für Staatssicherheit (MfS) überwacht, seit 1970 waren bei einigen Flügen bewaffnete Mitarbeiter der Staatssicherheit in Zivil mit an Bord.

Das Streckennetz in der Luftfahrt vergrößerte sich schnell. Neu entwickelte Druckkabinen ermöglichten einen ruhigen Flug in größeren Höhen, unabhängig vom Wettergeschehen. Sicherer, regelmä-

© Günter Krönert

R.: Versuchsflüge mit einer Mi 4 in Berlin-Schönefeld, getestet wird eine neu entwickelte 1-Punkt-Aufhängung für Außenlasten (Winter 1963)

L.: Lufthansa-Stewardessen stellen ihre neuen Uniformen vor (1965)

ßiger und pünktlicher wurden die Flugzeuge mit der Entwicklung des Instrumenten-, Blind- und Nachtfluges. Die Luftfahrt entwickelte sich zu einer beispiellosen Wachstumsbranche, die Urlauber und Güter schneller als jedes andere Verkehrsmittel rund um den Globus transportierte. Die Luftfahrtbetriebe in der Bundesrepublik waren zunächst bei der Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik unfallversichert. 1954 übernahm die BG für Fahrzeughaltungen (heute die BG Verkehr) die Unfallversicherung der Unternehmen, denn die Tätigkeiten hatten immer weniger mit Flugzeugbau zu tun.

Startklar in 30 Minuten

Bevor Strahltriebwerke die propellergetriebenen Flugzeuge verdrängten, war das Anwerfen der Propellertriebwerke an der Luftschraube besonders gefährlich. Viele und schwere Unfälle führten dazu, dass dies in den UVVen verboten wurde. Bei einigen Motorentypen war es notwendig, die Luftschraube vor dem Start von Hand durchzudrehen. Auch das war äußerst gefährlich, denn bei eingeschalteter Zündung konnte der Motor unerwartet anspringen. Wichtig war es, nicht in den Drehkreis der Luftschraube zu treten, eng anliegende Kleidung zu tragen und für ausreichenden Gehörschutz zu sorgen. Das galt auch beim Vorlegen oder Abziehen der Bremsklötze, denn dabei waren die Unfallrisiken ebenfalls enorm hoch.

Wichtig war, eng anliegende Kleidung zu tragen und für Gehörschutz zu sorgen.

Mit den Düsenflugzeugen wurde der Gefahrenbereich in unmittelbarer Nähe der Flugzeuge noch größer. Vor der Triebwerksöffnung bestand die Gefahr, eingesogen zu werden, und hinter der Öffnung war der Aufenthalt durch die ausgestoßenen Verbrennungsgase lebensgefährlich.

Heutzutage herrscht Hochbetrieb auf dem Vorfeld. Bis zu 15 Luftfahrtbodengeräte sind gleichzeitig im Einsatz: Dazu gehören Schlepper, Caterer, Treppen-, Gepäck- und Tankfahrzeuge und Fahrzeuge für die Fäkalienentsorgung. Vom Ramp-Manager koordiniert arbeiten alle Beteiligten mit höchster Konzentration. Sonderführerscheine für Passagierbusse und Schlepper sind vorgeschrieben, auffällige Arbeitskleidung und Gehörschutz zwingend erforderlich. Lärm, Zeitdruck und ungünstige Witterungsbedingungen gehören für die Mitarbeiter auf dem Rollfeld zum Arbeitsalltag. Dank ihnen sind die Maschinen nach der Landung in rund 30 Minuten wieder startklar.

Sicherheit wird großgeschrieben

Das Gefahrenpotenzial in der Branche hat sich verändert: Das Fliegen selbst ist längst nicht mehr so gefährlich wie einst. Heute sind die Unfallgefahren und -risiken vor allem auf dem Rollfeld höher. Dort wird wesentlich schneller als früher gearbeitet und wesentlich mehr Menschen und Fahrzeuge sind im Einsatz. Um Unfälle auch unter diesem Zeitdruck zu vermeiden, sind einstudierte und präzise Abläufe erforderlich. Und doch ist die Gefahr eines Unfalls immer präsent: Sei es beim Ein- und Ausladen von Gepäck oder beim Umschlag von Stückgut. Auch Förderbänder, die das Arbeiten erleichtern, verursachen heute Verletzungen.

Doch auch in der Luft ist die Arbeit in einem Flugzeug nicht ungefährlich. Plötzliche Turbulenzen können Unfälle verursachen. Sowohl für die Piloten als auch für die Flugbegleiter gibt es besondere ergonomische Belastungen. Für Letztere auch beim Servieren und beim Schieben der schweren Trolleys im Steig- und Sinkflug. Auch mit Flugängsten, alkoholisierten Randalierern und Hijackern müssen die Flugbegleiter umgehen können und richtig reagieren. Und das alles auf engstem Raum.

Aus den vielseitigen Arbeitsbereichen und Gefahrenpotenzialen für Mitarbeiter in Luftfahrtunternehmen erklärt sich das Seminarangebot der BG Verkehr. Sei es in Werkstätten, am Büroarbeitsplatz, auf dem Rollfeld oder im Flugzeug – die Seminare tragen dazu bei, Gefährdungen rechtzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Damit die Menschen, die den Flugbetrieb ermöglichen, in einem sicheren Arbeitsumfeld agieren und gesund bleiben. Am Boden und in der Luft.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

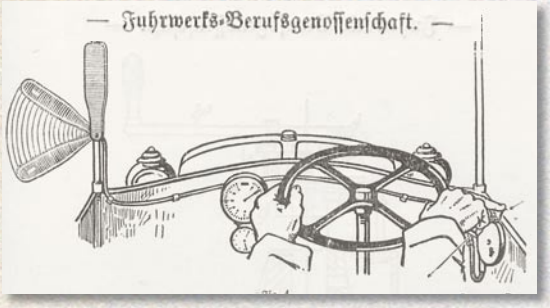
Taxifahrer 1913 vor einem Benz Landaulet 8 mit 20 PS.

Überprüfung vom Kraftverkehrsamt in Berlin, 30er Jahre: Eine Kraftdroschke mit neuem Anstrich und neuer Nummer wird abgestempelt.

© Foto 1 bis 3: Deutsches Technikmuseum Berlin

Autowink und Schwedenhaube

Im 19. Jahrhundert machten sich Stadtbewohner noch auf „Schusters Rappen“ auf den Weg zur Arbeit, zum Krämer und ins Gasthaus. Doch die Städte wuchsen und mit ihnen die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz. Die Menschen waren immer stärker auf geeignete Verkehrsmittel angewiesen .



Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft empfahl 1912 den Einbau des Fahrtrichtungsanzeigers „Autowink“ und erklärte die Funktionsweise.

Um 1900 begann das Zeitalter der Mobilität und der Massenfortbewegung. Innenstädte wandelten sich zu Zentren des öffentlichen Lebens, mit Geschäften, Warenhäusern, Büros, Lokalen, Hotels und Banken. In Hamburg gab es seit 1912 Taxi-Rufsäulen, über die man eine Autodroschke „herandrahten“ konnte. Noch vor Beginn des ersten Weltkrieges fuhren in den Städten Busse, Hoch-, Untergrund- und Straßenbahnen im Vorort- und Nahverkehr. Darüber hinaus sicherten Pferde-, Elektro- oder Kraftdroschken die Beförderung im Stadtgebiet. Das preisgünstige Fahrrad blieb das Fortbewegungsmittel der Arbeiter.

Von der Sänfte zum Pferdebus

Vorläufer der heutigen Taxen waren seit dem 17. Jahrhundert Sänften. In diesen heute exotisch anmutenden, mit Tür und Fenster versehenen Gefährten, wurden vorwiegend Würdenträger befördert. Später kamen Mietkutschen auf und im Verlauf des 19. Jahrhunderts setzte sich die einspännige Droschke als verhältnismäßig preiswertes Beförderungsmittel durch.

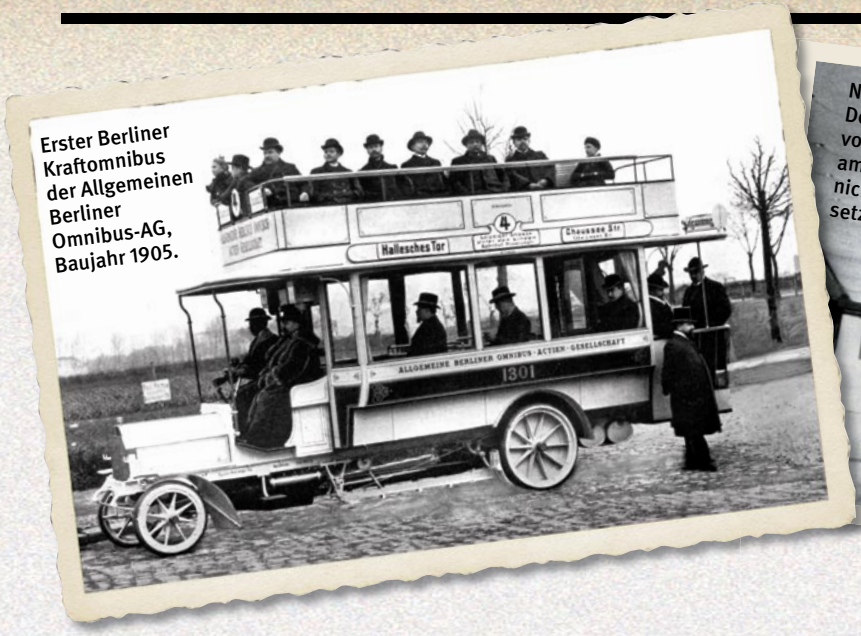
Vor der Einführung des Taxameters um 1890 war es üblich, den Fahrpreis nach der Taschenuhr zu berechnen. Wie heute nahm der Fahrgast am Halteplatz die vorderste Droschke. Der Fahrpreis wurde ausgehandelt und die Uhrzeit verglichen, um Streit zu vermeiden. Zu den Kunden gehörte hauptsächlich die „feine Gesellschaft“: Großindustrielle, Ärzte, Bankiers und der Adel ließen sich chauffieren, während der Kutscher Wind und Wetter ausgesetzt war. Die Kutscher hatten es auch sonst nicht leicht, denn es gab strenge Polizeivorschriften. Der Taxameter musste nach Ende der Fahrt vorgezeigt werden, Handgepäck durften sie erst von 61 Zentimeter Länge an berechnen und beim Ein- und Aussteigen war „hilfreiche Hand anzulegen“.

Parallel zum Mietfuhrwesen gab es in den Großstädten Pferdebusse. Sie waren günstiger als Pferdedroschken und beförderten mehrere Personen gleichzeitig. Wer weder Fahrrad noch eines der frühen Autos besaß, nahm den Pferdebus für den Ausflug ins Grüne. Wegen des Rumpelns über das Kopfsteinpflaster und wegen des hohen Rollwiderstands, wurden sie auf Schienen gestellt, was die Arbeit der Pferde erleichterte.

Fahrschule und Autowink

Während und nach dem Krieg fuhren wegen Öl-, Benzin- und Gummimangel wieder viele Pferdedroschken. Trotzdem setzten sich seit den 1920er Jahren Autodroschken, Busse und Straßenbahnen durch. Weil im Stadtverkehr immer mehr und unterschiedlich schnelle Verkehrsträger unterwegs waren, stieg die Unfallgefahr.

Gemeinsam mit der Allgemeinen Berliner Omnibus Aktien Gesellschaft rief die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft (heute die BG Verkehr) um 1906 eine Fahr- und Fachschule für Kutscher ins Leben.



Erster Berliner Kraftomnibus der Allgemeinen Berliner Omnibus-AG, Baujahr 1905.

Neues Reisegefühl: Der MAN Liegewagen von 1964 konnte sich am Markt jedoch nicht durchsetzen.

© OR-Archiv

Bei der Ausbildung der Schüler wurde großer Wert auf Unfallverhütung gelegt. Die Art der Verkehrsunfälle veranlasste die BG 1912 dazu, im personenbefördernden Gewerbe technische Neuerungen zu empfehlen, zum Beispiel den Fahrtrichtungsanzeiger „Autowink“. Dieser Vorläufer des Blinkers konnte elektrisch beleuchtet werden. Er schwang bei der Signalgebung auf und ab und galt als besonders sicher, da der Fahrer nicht mehr das Steuer loslassen musste, um Handzeichen zu geben. Sogar das Dienstautomobil des Polizeipräsidenten zu Berlin sei mit dem „Autowink“ ausgestattet, lobte die BG.

Besonders an kalten Tagen hatten die Fahrer mit dem Ankurbeln der Motoren Schwierigkeiten. Dauerte es den Fahrgästen zu lang, stiegen sie bei der Konkurrenz ein. Das Andrehen der Motoren war auch gefährlich, denn beim Zurückschlagen der Kurbel konnte es zu Unterarmbrüchen kommen. Deshalb warb die Berufsgenossenschaft für spezielle Sicherheitsandrehkurbeln, die nicht zurückschlugen.

Vorschlaghammer im Omnibus

Auch die Busfahrer mussten kurbeln, um den Motor anzulassen. Trotz Vollgummibereifung waren die Busse in den 1920er Jahren für Fahrer, Fahrgäste und Schaffner äußerst unbequem. Es gab keine Wagenheizung und keine Schweibenwischer. Bei schlechtem Wetter musste der Busfahrer, um besser sehen zu können, die Frontscheibe hochklappen und den schwerfälligen Bus ohne Servolenkung durch die Straßen lenken. Wenn die Kupplung zu heiß wurde und festklebte, halfen ein paar beherzte Schläge mit einem Vorschlaghammer, der zu den wichtigsten Utensilien am Arbeitsplatz gehörte.

Inflation und Krieg

Viele personenbefördernde Betriebe und selbstfahrende Unternehmer mussten wegen Inflation Konkurs anmelden. Als 1929 die Weltwirtschaftskrise einsetzte, warteten Droschkenchauffeure oft stundenlang auf eine Tour. Vor und während des Zweiten Weltkrieges mussten Bereitschaftsfahrten für das Naziregime übernommen werden. Reine Vergnügungsfahrten waren verboten. Juden durften nicht mehr mit dem Taxi fahren, die Fahrer mussten ihre Beförderung ablehnen. Zahlreiche Busse und Taxen wurden beschlagnahmt und für Kriegszwecke eingesetzt.

Der Vorschlaghammer war eines der wichtigsten Utensilien an Bord.

Taximorde

In den 1950er Jahren setzten sich im Taxigewerbe die wirtschaftlicheren Dieselmotoren durch. Zeitgleich nahmen Überfälle auf Taxifahrer und Gewalttaten zu. In den 1960er Jahren stieg die Zahl der Taximorde dramatisch an. Tausende Taxen trugen Trauerflor und während der Gedenkminuten ruhte demonstrativ der Verkehr. Zum Selbstschutz wurden Funknotrufgeräte in die Fahrzeuge eingebaut. Andere Fahrer lernten Judo, trugen Gaspistolen oder nahmen ihren Hund mit. 1968 wurde für alle Taxen der Einbau einer kugelsicheren Trennscheibe vorgeschrieben. Das war teuer und löste Proteste aus, denn bei plötzlichen Bremsmanövern verletzten sich Fahrgäste. Das Gesetz wurde wieder aufgehoben. Umstritten war auch die „Schwedenhaube“: Diese Plastikhaube am Fahrersitz, die den Fahrer vor Angriffen von hinten abschirmen sollte, setzte sich ebenfalls nicht durch.

Modernisierung

Die Arbeitsbedingungen der Bus- und Taxifahrer wandelten sich im Laufe des 20. Jahrhunderts enorm. Heute sind sie in hochmodernen, komfortablen und energieeffizienten Fahrzeugen unterwegs. Über Funk werden Touren sekundenschnell an die Taxifahrer übermittelt. Navigationssysteme und moderne Kommunikationsmittel gehören in den meisten Taxen, Linien- und Reisebussen zur Standardausstattung.

Auch der Arbeitsschutz hat sich durch die Zusammenarbeit zwischen der BG Verkehr, den Betrieben und den Verbänden verändert. Nach wie vor spielen technische Sicherheitsmaßnahmen eine große Rolle. Personenbezogene Maßnahmen ergänzen jedoch heute die Präventionsarbeit. So können Taxifahrer in Seminaren zum Beispiel das richtige Verhalten gegenüber problematischen Fahrgästen üben und Busfahrer lernen mit Stresssituationen umzugehen. Um die Sicherheit zu erhöhen, unterstützt die BG Verkehr eine Initiative zur Erprobung von Audio- und Videoüberwachung mit dem Ziel, Gefahrenpotentiale zu reduzieren. So sind heute nicht nur die Fahrgäste, sondern vor allem die Taxi-, Linien- und Reisebusfahrer sicherer unterwegs.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

Müde im Hotel zur Schraube

Harte und gefährliche Arbeit bei schlechter Unterkunft und Verpflegung – so sah lange Zeit der Alltag auf dem Arbeitsplatz Schiff aus. Die 1887 gegründete See-BG setzte sich für bessere Sicherheitsvorkehrungen und menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen ein.

Flensburger Hafen um 1890: Segelschiffe und Dampfschiffe mit Besegelung („Segeldampfer“) liegen nebeneinander.

Extreme an Bord: Hitze beim Nachlegen der Kohle und Kälte bei der Arbeit in der Takelage (ohne Sicherheitsgeschirr).

© Sammlung Kirk Williams

Als Matrose über die Weltmeere zu fahren, war und ist kein idyllisches Abenteuer. Die romantischen Beschreibungen, in denen Seeleute vom Fernweh getrieben den Naturgewalten trotzen und sich in exotischen Häfen amüsieren, haben mit der Realität wenig gemein.

Lange Fahrten und niedrige Heuer

Neben Reedern, Missionen und Seemannsheimen warben sogenannte „Baase“ die Matrosen an. Das waren Arbeitsvermittler, die keinen sonderlich guten Ruf hatten und im Auftrag der Kapitäne die Mannschaft anheuerten – nicht immer auf legalem Weg. In zeitgenössischen Darstellungen berichteten Matrosen, dass sie an Bord gepresst, betrunken gemacht, mit einem Schlaftrunk betäubt oder unter falschen Voraussetzungen angeheuert wurden. Im Volksmund bezeichnete man diese Praxis als „Shanghaien“.

Die Heuer war im Vergleich zum Verdienst eines Arbeiters an Land gering. Üblich waren nur zehn Monatsheuern, da die Winterzeit im Heimathafen nicht bezahlt wurde. Bis auf wenige Landgänge waren die Seeleute oft Monate auf See. Ihr Arbeitsalltag war geprägt von langen Fahrten, Durst und wenig Schlaf . Auch beim Löschen der Ladung musste die Mannschaft anpacken. Ein einfacher Matrose war wegen der schlechten Arbeitsbedingungen im Alter von 45 Jahren „verbraucht“.

Eine einheitliche Arbeitskleidung gab es auf Handelsschiffen bis zum 19. Jahrhundert nicht. Doch mit der Zeit waren die Seeleute an ihren Glocken- oder Düffelhosen mit weiten Hosenbeinen, an Halstüchern und breitkrempigen Hüten zu erkennen. Das charakteristische „Ölzeug“, aus mit Öl imprägnierten Leinenstoffen hergestellt, sollte vor Wind und Nässe schützen.

Maden im Schiffszwieback

Bis ins 18. Jahrhundert starben die Seeleute häufig an Skorbut, da die einseitige Ernährung Vitaminmangel verursachte. Ganze Mannschaften konnte diese Krankheit dahinraffen. Aber auch im 19. Jahrhundert litten die Besatzungen noch unter schlechter Verpflegung an Bord: Das in Eichenfässern mitgeführte Wasser begann nach 14 Tagen zu faulen und das Essen für die Besatzung bestand hauptsächlich aus Pökelfleisch, Salzheringen, Hülsenfrüchten und Schiffszwieback – einem zweimal gebackenen harten Brot, in dem sich mit der Zeit Maden und Ungeziefer vermehrten.

Das Mannschaftslogis, das eher einem Holzverschlag glich, war so eng, dass die Seeleute mit angezogenen Beinen schlafen mussten. Ratten waren ihre ständigen Mitbewohner in diesen feuchten und unbeheizten Unterkünften. Zwischen Decke und Boden wurden Seile gespannt, an denen Bretter befestigt waren, die als Tisch (Back) dienten. Schon wegen dieser schlechten Behausungen und der unzureichenden Ernährung wurden viele Seeleute krank oder starben. Auch unbekannte Tropenkrankheiten dezimierten die ohnehin geschwächten Schiffsmannschaften.

Rettungsgürtel für alle

Die Arbeit der Seeleute war nicht nur schwer und mühsam, sondern obendrein gefährlich. Beim Auf- und Abentern der Takelage stürzten viele ab, denn sie mussten dort – 30 bis 40 Meter über Deck – bei jedem Wetter arbeiten. Zu den häufigsten Todesursachen gehörte jedoch das Ertrinken. Nicht nur weil die Matrosen nicht schwimmen konnten, sondern weil es schlicht nicht genügend Rettungsmittel gab.

Obwohl schon 1891 die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft vorschrieben, Rettungsgürtel für alle Besatzungs-

Heizer mit Schaufel und Schüreisen auf der HERMERSBERG und Hochseefischer beim Einholen der Netze.

mitglieder bereitzustellen, stieg die Zahl der Ertrunkenen. Das lag vor allem an den kleinen Segelschiffen in der Handelsschifffahrt, die leicht kenterten. Ab 1914 verdrängten Dampf- und Motorschiffe die Segler. Damit sank die Zahl der tödlichen Unfälle. Auch die hygienischen Bedingungen an Bord und die Unterkünfte verbesserten sich. Andrerseits kam es zu neuen Belastungen, denn die motorgetriebenen Frachtschiffe waren viel lauter als Segler. Lärm- und Vibrationsschutz wurde deshalb immer wichtiger. Heute ist der Komfort an Bord von Frachtschiffen so hoch, dass sich auch zahlende Passagiere einschiffen – aber der Begriff „Hotel zur Schraube“ lebt weiter.

„Lerne leiden ohne zu klagen“

Eine Besonderheit in der Sparte Seeschifffahrt bildet die Hochseefischerei: Die Fanggebiete liegen meist vor Island, Norwegen oder Grönland. Das bedeutet für die Mannschaft extreme Wetterbedingungen mit Nebel, Kälte, Packeis, Arbeit bei starkem Seegang, dabei wenig Schlaf und wenig Abwechslung. In den Winterstürmen 1902/1903 sanken sieben Fischdampfer und mehrere Heringslogger. Als Reaktion auf die Unglücksreihe wurden Untersuchungen zur Stabilität durchgeführt – heute sind bestimmte Stabilitätswerte Voraussetzung für die Zulassung von Fischereifahrzeugen.

Fortschritt an Bord

Oft waren es Schiffskatastrophen, die den Anlass zur Verbesserung der Sicherheit an Bord gaben. Hier ein paar Beispiele: Nachdem 1895 beim Untergang des Bremer Schnelldampfers ELBE 336 Personen ertrunken waren, erarbeitete die See-BG mit dem Germanischen Lloyd die Schottenvorschriften. Bereits 1903 erließ die See-BG die ersten Freibordvorschriften, eine internationale Regelung kam erst 1930 zustande. Nach dem Untergang der MÜNCHEN 1978 wurde die Entwicklung der Freifall-Rettungsboote forciert. Unfallrisiken gibt es nach wie vor, zum Beispiel schwebende Lasten oder den ungesicherten Aufenthalt in absturzrelevanten Bereichen. Und selbst im hoch technisierten 21. Jahrhundert bleibt die Naturgewalt See für den Menschen eine ernst zu nehmende Gefahr: Unfälle bei Seegang führen oft zu schweren Verletzungen oder enden tödlich.

Dennoch: Die meisten Gefahren auf dem Arbeitsplatz Schiff sind heute gut kontrollierbar. Unfallsichere Maschinen und Arbeitseinrichtungen, ausreichender Brandschutz, der richtige Umgang mit Gefahrgütern, der Gebrauch von Schutzhelmen und Sicherheitsschuhen haben sich durchgesetzt. Jahr für Jahr entscheiden sich mehr junge Leute für einen der zahlreichen schönen und anspruchsvollen Berufe in der Seeschifffahrt.

See-Sozialversicherung

Bereits im 14. Jahrhundert schlossen sich Seeleute zum Beispiel in Bruderschaften oder Schiffergilden zusammen, um sich im Notfall gegenseitig zu helfen. Für diejenigen, die wegen Krankheit, Invalidität oder Alter nicht mehr anheuern konnten, richteten Seeleute und Reeder verschiedene Unterstützungskassen ein. Mit dem See-Unfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 entstand zum ersten Mal ein einheitlicher und weitreichender Schutz gegen die Folgen von Arbeitsunfällen. 1907 und 1928 wurden die Kranken- und Rentenversicherung für Seeleute gegründet, 1974 die Seemannskasse für Überbrückungsgeld bis zur Altersrente. So waren mit Ausnahme der Arbeitslosenversicherung alle Sozialversicherungszweige unter dem Dach der See-BG versammelt, bis die See-Sozialversicherung, beginnend mit der Reform der Rentenversicherung 2005, in Fusionen mit der Knappschaft und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen aufging.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk e.G.

Schutz und Fürsorge

Am 1. Oktober 1885 schlug die Geburtsstunde der gewerblichen Berufsgenossenschaften: Das vom Reichstag beschlossene Unfallversicherungsgesetz trat in Kraft.

Als Johann Huber und sein Mitarbeiter Ernst Reklau am 1. Oktober 1890 in Nürnberg am Straßenrand Getreidesäcke abluden, scheuten die Pferde des Fuhrwerks und gingen durch. Reklau, der auf der Pritsche stand, stürzte ab und zog sich schwere Verletzungen zu. Unter den Folgen litt er sein Leben lang. Sein Chef zeigte den Arbeitsunfall der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft an. Sie war erst vier Jahre vorher gegründet worden und entschädigte den Verletzten mit einer Rente. Wäre Reklau seinen schweren Verletzungen erlegen, hätte die Berufsgenossenschaft eine Hinterbliebenenrente an seine Frau und die Kinder gezahlt.

Soziale Schieflage

Aus heutiger Sicht ist es unvorstellbar, aber für einen Arbeiter wie Reklau war die Rente, die er bekam, etwas ganz Außergewöhnliches. Sie war nicht hoch, bewahrte ihn und seine Familie aber vor der Verelendung. Bevor die Unfallversicherung eingeführt wurde, galt das Reichshaftpflichtgesetz von 1871. In dem Gesetz war geregelt, dass ein Arbeiter nach einem Unfall zwar Ansprüche gegenüber dem Unternehmer geltend machen kann. Aber nur dann, wenn er dem Unternehmer eine Schuld an dem Unfall nachweisen konnte und gleichzeitig beim verletzten Arbeiter kein schuldhaftes Verhalten vorlag.

Für Arbeiter war es ein schwieriges und oft vergebliches Unterfangen, ihre Ansprüche vor Gericht geltend zu machen. Dabei führte die fortschreitende Industrialisierung und technische Entwicklungen zu neuen Risiken und Gesundheitsgefährdungen am Arbeitsplatz. Wer nach einem Arbeitsunfall nicht mehr arbeiten konnte, verarmte und war auf die Sozialfürsorge angewiesen.

Start der Unfallversicherung 1885

Die Absicherung nach einem Arbeitsunfall verbesserte sich für Arbeiter erst durch die neu geschaffene Unfallversicherung. Sie wurde in Deutschland zusammen mit der Kranken- und Rentenversicherung zwischen 1883 und 1889 im Reichstag beschlossen.

Das Unfallversicherungsgesetz von 1885 verpflichtete bestimmte, besonders gefährliche Betriebe der gewerblichen Wirtschaft, Berufsgenossenschaften zu gründen. Unternehmer dieser Betriebe wurden bei Arbeitsunfällen von der Haftung freigestellt und zahlten Beiträge an die Berufsgenossenschaften. Arbeitnehmer hatten nun Anspruch auf sozialen Schutz gegen die Folgen arbeitsbedingter Unfälle. Die Unfallversicherung wurde in den folgenden Jahrzehnten auf weitere Branchen ausgeweitet. Ab 1942 standen alle Arbeitnehmer – unter dem Schutz der Unfallversicherung.

Die größten Herausforderungen hatten die Berufsgenossenschaften in den Anfangsjahren zu bestehen. Vorbilder für eine öffentlich-rechtliche Unfallversicherung gab es keine. Sie mussten nicht nur eine völlig neue Organisation aufbauen, sondern viele offene Fragen

Für das Transport- und Verkehrsgewerbe wurde die Unfallversicherung 1886 eingeführt. Heute versichert die BG Verkehr fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt.

© Deutsches Technikmuseum Berlin (1)

zur Beitragsbemessung und Gefahrtarifen, zu Kriterien für die Minderungen der Erwerbsfähigkeit und zum Leistungsumfang klären.

1886: Start für Verkehrsbetriebe

Am 22. Mai 1885 beschloss der Bundesrat die Gründung von 55 Berufsgenossenschaften. Den Antrag auf Gründung einer Berufsgenossenschaft der gewerbsmäßigen Fuhrwerksbetriebe stellten Berliner Fuhrunternehmer am 30. Januar 1886. Die Gründung folgte am 1. Juli. Im gleichen Jahr nahmen drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften die Arbeit auf, 1887 folgte die Gründung der See-Berufsgenossenschaft.

Geführt wurden die Berufsgenossenschaften zunächst von einer Selbstverwaltung die ausschließlich aus Unternehmern bestand. Von den Nationalsozialisten durch ein Führerprinzip ersetzt, organisierte sich die Selbstverwaltung nach dem 2. Weltkrieg neu. Seit 1951 sind Vertreterversammlung und Vorstand paritätisch je zur Hälfte mit Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer besetzt.

Unfälle verhüten

Die ersten Unfallverhütungsvorschriften verfassten die Berufsgenossenschaften bereits kurz nach ihrer Gründung. Der Gedanke, dass Unfallverhütung wesentlich dazu beitragen kann, Kosten zu senken, setzte sich jedoch erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch. Am 30. Juni 1900 verpflichtete ein neues Gesetz Berufsgenossenschaften dazu, Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen. Technische Aufsichtsbeamte wurden eingestellt und übernahmen in Abstimmung mit den Betrieben die Aufgabe, den Arbeits- und Maschinenschutz zu verbessern und das Arbeiten sicherer zu machen.

Ansprüche der Versicherten

Mit Beginn der Unfallversicherung 1885 waren fahrlässige, zufällige, durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Kollegen entstandene Unfälle versichert. Leistungen und Ansprüche der Arbeitnehmer waren festgelegt. Bei bleibender Invalidität hatte der Versicherte Anspruch auf eine Rente. Sie betrug bei völliger Erwerbsunfähigkeit zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes. An dieser Höhe hat sich bis heute nichts geändert. Eine Dynamisierung der Renten wurde 1963 beschlossen.

Die Behandlungskosten trug in den ersten 13 Wochen nach dem Unfall zunächst die Krankenkassen. Die Berufsgenossenschaften arbeiteten jedoch schon früh mit spezialisierten Ärzten und Krankenhäusern zusammen, um Einfluss auf die Behandlung und Rehabilitation zu nehmen. 1890 nahm die weltweit erste Unfallklinik – die berufsgenossenschaftliche Klinik Bergmannsheil in Bochum – ihre Arbeit auf.

Das Leistungsspektrum der Unfallversicherung weitete sich 1925 erheblich aus: Wegeunfälle und Berufskrankheiten wurden einbezogen und die Berufsfürsorge verpflichtend. Seither konnten Verletzte unabhängig von der Schwere ihrer Verletzung eine berufliche Ausbildung oder Umschulung machen, um ihre Erwerbsfähigkeit zurück zu gewinnen. Auch wurden sie bei der Suche einer neuen Arbeitsstelle von den Berufsgenossenschaften unterstützt.

Kontinuität und Veränderung

Heutzutage sind Verletzte wesentlich besser gestellt und abgesichert als Ernst Reklau. Das berufsgenossenschaftliche System, das Prävention, Rehabilitation und Entschädigung aus einer Hand bietet, überstand harte Bewährungsproben während der Weltwirtschaftskrise, im Dritten Reich, im Strukturwandel der 70er-Jahre und im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands.

Im Rückblick auf 125 Jahre Unfallversicherung wird vor allem deutlich, dass es gelungen ist, die Organisations sowie Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaften einer sich wandelnden Arbeitswelt anzupassen. Seit Jahrzehnten sinkende Unfallzahlen, stabile Beiträge, und eine hohe Akzeptanz bei den Arbeitgebern und den Versicherten sprechen für die Leistungs- und Anpassungsfähigkeit des Systems.

Foto: Ralf Höhne

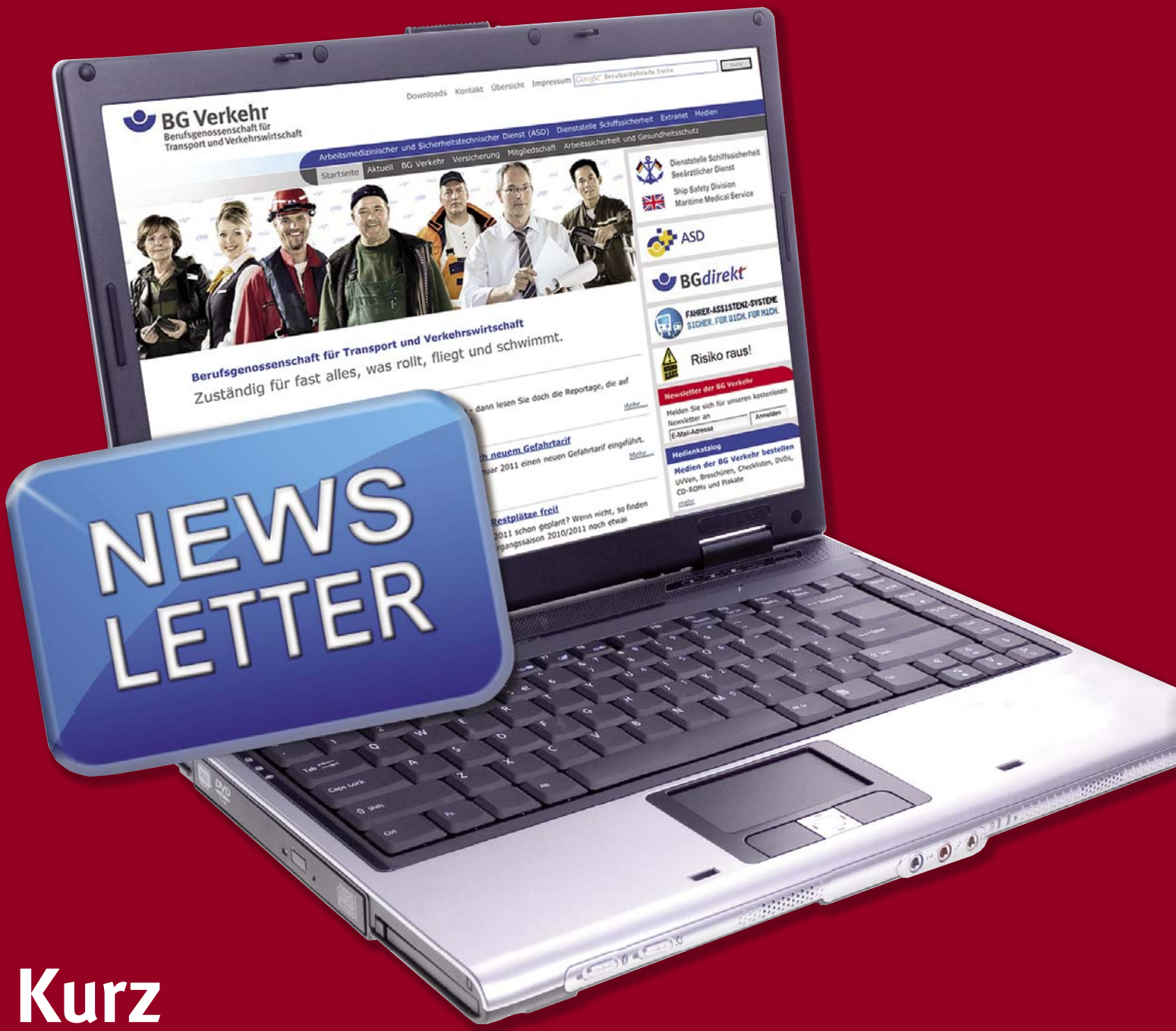
Bronzefigur aus dem Bestand der BGF: Die Figur hält ein Schutzschild mit dem Logo der früheren Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft. Das Entstehungsdatum ist unbekannt.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

Oliver Leibbrand lebt und arbeitet als freiberuflicher Autor in Hamburg. Er ist aktives Mitglied der Historikergenossenschaft Geschichtswerk eG und hat sich auf Unternehmens-, Vereins- und Genossenschaftsgeschichte spezialisiert. www.geschichtswerk.de

+ NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU +

Der Newsletter der BG Verkehr



Kurz knapp kompakt

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr startet einen Newsletter und informiert Sie zu aktuellen Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

© fotolia / Fotman73

Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: www.bg-verkehr.de