



# AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS

*Ankerdraht Ndurance verknotet: Kapitän stellt die Arbeit ein.*

## „ICH WUSSTE, DAS IST SINNLOS.“

**Das macht man nicht so schnell: die Arbeit einstellen. Denn es ist die folgenschwerste Entscheidung, die man treffen kann, wenn man eine Lage als nicht sicher betrachtet. Rolf Benders, Kapitän der Ndurance, ordnete in diesem Frühjahr zum ersten Mal in seiner 21-jährigen Berufslaufbahn ein Stop-the-Job an. „Eine wohlüberlegte Entscheidung,“ sagt er selbst, „die vom Projektmanagement positiv aufgenommen wurde.“**

Mit fünf Client Reps an Bord bereitete sich die Ndurance bei Zeebrugge (Belgien) darauf vor, ein Exportkabel an das Ufer zu bringen. Die Umstände waren eine Herausforderung: starke Strömung und eine Untiefe, in die ein Trench gebaggert war, in dem die Ndurance bei Niedrigwasser treiben konnte. Ankerziehschlepper 1 (AHT) warf problemlos die ersten drei Anker aus. Aber bei AHT 2 verknotete sich der Ankerdraht (400 Meter) auf seiner Spulwinde, berichtet Rolf Benders: „Wir haben vergeblich versucht, den Draht zu entwirren. Der AHT verfang sich mehrmals im Draht, und das ist gefährlich: er zieht das Schiff mit, und der Ankerdraht muss einige Shock Loads auffangen. Da beschloss ich, den Contingency-Anker (Back-Up) auszuschalten. Das gelang. Danach kam der AHT längsseits, und konnte ich mit dem Deck Supervisor Armand de Ruiter den Ankerdraht inspizieren. ‚Da wusste ich, das ist sinnlos‘; der Draht war so beschädigt und festgedreht, dass ich beschloss, ihn zu kappen.“

### SICHERHEIT

Auf die Frage, ob das eine schwere Entscheidung war, sagt Rolf: „Für mich sind das Schiff, die Besatzung und die Ladung am wichtigsten. Als Kapitän sorgt man zuerst dafür, dass sie in Sicherheit sind, erst dann betrachte ich die (kommerziellen) Folgen. Ich wusste, dass wir an vier Ankern sicher im Trench lagen, dass der Draht sowieso ausgemustert werden würde (auch der Kunde würde Fragen hinsichtlich der Qualität stellen) und dass der AHT selbst auch in Schwierigkeiten kommen würde, da er bei uns bei Niedrigwasser festlag. Ich habe mich mit dem ersten Steuermann, Aruanas Petrauskas, beraten, ich kenne ihn gut und nehme seine Meinung ernst. Aber letztendlich ist es meine Entscheidung.“

### VERTRAUEN

„Natürlich empfinde ich einen Druck, aber es war eine wohlüberlegte Entscheidung, die auch beim Projektmanagement und dem TD Anklang fand. Es besteht Vertrauen. Sie haben



| Rolf Benders

sofort einen Liegeplatz geregelt, wo wir den Draht austauschen konnten. Auch gegenüber den Kunden zeigten wir auf diese Weise, dass wir Sicherheit ernst nehmen. Warum und wie es bei dem AHT schiefging, ist unklar, aber wir hatten kein Vertrauen mehr, und es wurde für einen Ersatz-AHT gesorgt. Nach eineinhalbtägiger Verspätung beendeten wir die Arbeit erfolgreich ohne nennenswerten Zwischenfälle. Rückblickend würde ich dieselbe Entscheidung wieder treffen.“ ■



| Ndurance

*„Als Kapitän sorgt man zuerst dafür, dass sie in Sicherheit sind, erst dann betrachte ich die (kommerziellen) Folgen.“*

*Nachunternehmer stellt die Arbeit wegen ungesicherten Schäkels ein.*

## „WIR WUSSTEN, ‚DAS IST RISKANT‘.“

**Eine fehlende Mutter genügte der Besatzung des Survey-Schiffs Volans, um die Arbeit einzustellen und zum Hafen zurückzukehren.**

Zwischen Dänemark und Deutschland wird eine Tunnelverbindung gebaut: die Feste Fehmarnbeltquerung. Boskalis baggert hier im Rahmen eines Joint Ventures einen 16 km langen Tunnelgraben aus. Für den Pre-Dredge Survey hat Boskalis Deep BV beauftragt. Mit der Volans, einem Schiff, das mit einem ROTV (Remote Operated Towed Vehicle) ausgestattet ist, suchen sie den Meeresboden nach UXOs ab.

### CHECK

Bei dem Projekt wird nach NINA gearbeitet, was nahtlos an die ‚Stop Work Policy‘ von Deep anschließt, berichtet Ad Blaauw, HSEQ-Spezialist. „Für unsere Leute ist der Check-Check-Doppelcheck sozusagen eine zweite Natur.“ Während so eines Checks auf See sah der Schiffsführer, dass die Mutter des Schäkels fehlte. Der Schäkkel ist die Verriegelung, mit der die Rolle, mit Schleppseil für das

ROTV, am A-Frame befestigt ist. Ein wesentliches Teil, sagt Party Chief Dennis Oltheten. „Der Schiffsführer und ich, wir sahen einander an und wussten ‚das ist riskant‘. Man riskiert, dass die Rolle aus dem Schäkkel herausschießt, wobei sich jemand verletzen kann oder das Material beschädigt wird.“ In diesem Moment bestanden zwei Möglichkeiten: vor Ort eine neue Mutter anzubringen oder zum Hafen zurückzukehren. Man entschied sich für das Letztere. „Es herrschte starker Seegang, und es hätte jemand in der Höhe die Reparatur ausführen müssen. Das fanden wir unverantwortlich“, so Dennis. Übrigens keine schwere Entscheidung: „Es war in 20 Sekunden klar, dass wir das Risiko nicht eingehen wollten.“ Letztendlich war die Volans noch keine zwei Stunden außer Betrieb gewesen.

### STOLZ

Ad Blaauw ist stolz auf seine Crew: „Das genau wollen wir: Verantwortung übernehmen und sich für Sicherheit entscheiden. Das wiederhole ich immer wieder: mache nichts, bei dem du dich nicht sicher fühlst. In diesem Fall hätten wir auf See etwas ausführen müssen, was man nicht hätte vorbereiten können. Das ist immer riskant.“ Im Rückblick war die Ursache ein falscher Verschluss: es war ein Tie Wrap statt eines Stahlsplints verwendet worden. Das wurde als eine Lehre in einem Newsletter geteilt. ■



| Deep Volans bei der Arbeit

*„Mache nichts, bei dem du dich nicht sicher fühlst.“*