



AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS | JUNI 2012

FINDE DIE UNTERSCHIEDE

NINA ist diesen Sommer zwei Jahre unterwegs. Siehst du die Unterschiede? Nach der Einführung haben wir die Wachstumsphase erreicht und wird NINA langsam erwachsen. Natürlich ist lange noch nicht alles NINA-beständig, aber schau mal zurück und bedenke, was wir bisher zusammen erreicht haben! NINA ist selbstverständlich geworden. Voriges Jahr haben wir betriebsweit „1 Jahr NINA“ gefeiert. Das wollen wir jetzt nicht in der gleichen Weise tun, aber später in diesem Jahr werden wir dem Punkt, an dem wir mit NINA stehen, durchaus Beachtung schenken. Natürlich ist nichts dagegen einzuwenden, wenn man sich in lokalen Organisationen, Projekten und auf Schiffen diesen Sommer selbst aktiv mit diesen Dingen beschäftigt. Herzlich empfohlen! Das NINA-Projektteam. ■

Jeden Monat berichtet ein Mitarbeiter darüber, was ihn auf dem Gebiet von NINA beschäftigt. Dieses Mal Ronald Stegenga, Projektmanager in Kenia.

NINA
blog

THIS IS AFRICA!

T.I.A. oder: „This Is Africal“. Für diejenigen, die in Afrika gearbeitet haben, ist dies eine bekannte Redensart, aber mit NINA dürfen wir uns nie dahinter verstecken. Vor Kurzem haben wir eine Bodenuntersuchung für eine neue Hafenanlage in Mombasa durchgeführt. Zur Entnahme von Bodenproben im Offshorebereich mussten wir vor Ort ein Landungsboot mit mobilem Hebekran anmieten. Auf meine Frage, ob dieser auch seefest gemacht sei, antwortete man mir, dass ich mir keine Sorgen zu machen brauche, denn sie täten dies schon seit Jahren. Wenn man mir das sagt, bin ich immer besonders auf der Hut. Und mit Recht, wie sich herausstellte. Denn bei einer Überprüfung sahen wir, dass die meisten Befestigungen in einem falschen Winkel verschweißt waren. Mit der Gefahr, dass sie sich durch den Seegang lösen und der Kran ins Rutschen gerät oder über Bord fällt... Nachdem wir dem einheimischen Schweißer das klar gemacht hatten, machte er sich erneut an die Arbeit und konnten wir ohne Gefahr beginnen. Als Rüstzeug bekam jeder eine Einführung in NINA, wobei auf die wichtigsten Gefahren eingegangen wurde. Trotzdem müssen wir weiterhin täglich Menschen auf ihr Verhalten ansprechen. Das variiert von der Berichtigung einer risikoreichen Vorgehensweise des Kranführers bis hin zum Warnen des Deckknechts, der sich in der Gefahrenzone befindet, und der Ermutigung einheimischer Besatzungsmitglieder, über Sicherheit mitzudenken. Unser Ergebnis: viel Sand und ein Job ohne Unfälle!



Ronald Stegenga ist auf die Erfahrungen von Felmer Nieves gespannt, Wirtschaftsprüfer im Kongo. Lesen Sie es in der nächsten NINA At Work. Wenn Sie selbst reagieren möchten, schicken Sie bitte eine E-Mail an NINA@boskalis.nl.

SCHLEPPEN, ZERREN UND HEBEN: NINA AUF DEM MULTICAT

Multicats leisten die gefährlichste Arbeit, die es in der Baggerwelt gibt: schleppen, zerren, heben, ziehen. Es handelt sich um kompakte Schiffe, auf denen die Besatzung mit enormen Kräften zu tun hat, auf offener See große Hebekräne bedient und mit Seilen und Winden arbeitet, die unter großer Spannung stehen.

Trotzdem gibt es wenige Kalamitäten. Das Geheimnis? Die richtigen Leute an der richtigen Stelle. Das sagt Arjan van Kooten, Kapitän des Multicat BKM 104. „Wir arbeiten soweit wie möglich mit einem festen Team. Wir sehen die Gefahren und korrigieren einander nötigenfalls.“ Schwieriger – und gefährlicher – wird es, wenn man für den BKM 104 einheimisches Personal anheuern muss. „Für diese Arbeit braucht man Gefühl. Wenn ich einen neuen Mann an Bord bekomme, sehe ich sofort, ob er seine Sache versteht oder nicht. Dank NINA ist es leichter, auf diese Art von Dingen einzugehen. Wir akzeptieren es nicht, wenn jemand andere in Gefahr bringt.“



...und auf der Werft.

Der BKM 104 ist neulich zur Instandhaltung auf der Chet-Morrison-Werft in Mexiko gewesen. Eine Werft, wo auf dem Papier alles in Ordnung ist, aber wo trotzdem Kabel und Schläuche auf der Treppe herumlagen und wo am Arbeitsplatz alles mit Unrat übersät war. Auch wenn geschweißt oder gebrannt werden musste. Piet Kant, Betriebsingenieur: „Wir haben einen internen Sicherheitsmann eingesetzt, der jeden Morgen und jeden Abend ein kurzes Sicherheitsmeeting einberief. Was passiert, ist, dass die Leute von ihrer Arbeit völlig beansprucht werden und dann die Sicherheit vergessen. Erst wenn sie wirklich verstehen, warum etwas risikoreich ist, ändern sie ihre Vorgehensweise. Das lernt man, indem man einander darauf aufmerksam macht. Dank der NINA Values sahen wir auf der Werft echt eine Verbesserung.“ ■