

Bericht über die Mitgliederveranstaltung des KLSK e.V. am 20. und 21. März .2009 in Hamburg	<small>Königsberger Ladungssicherungskreis e.V.</small>  <small>KLSK®</small>
Verfasser: Andreas Sobik, Claus Orth	

Themen

- Verladerverantwortlichkeit
- Ladungssicherung im Container
- Ladungssicherung von schweren Gütern auf einem „Flat“
- Besichtigung eines Containerpackzentrums
- Praktische Ladungssicherung

Die dieses Jahr in Hamburg, durch die Hamburger Polizeibeamten Andreas Sobik und Claus Orth ausgerichtete, Tagung des KLSK erfreute sich reger Beteiligung. Es waren mehr als 90 Teilnehmer erschienen.

Nach einleitenden Worten durch den Vereinsvorsitzenden Manfred Sommer begrüßte der Leitende Polizeidirektor Kneuper den Aufbau des Verkehrsdienstes Hamburg vor und stellte die Notwendigkeit von Ladungssicherungskontrollen heraus. Danach folgte bis zum Mittag die Mitgliederversammlung.

Der erste Vortrag des Nachmittags wurde durch das Vereinsmitglied Alois Angeler gehalten. Er referierte zur Verladerverantwortung aus Sicht des Verladers, an dem Beispiel Didier Werke AG (Feuerfeste Baustoffe).

Für diese Firma mit mehreren Standorten in Deutschland und im europäischen Ausland, zeichnet Herr Angeler verantwortlich für die Ausbildung, interne Fortbildung und Organisation im Bereich Ladungssicherung.

Er gab an, dass die Ladungssicherung zunächst nicht so sehr wichtig war und erst durch vermehrte Kontrollen durch die Polizei in den Vordergrund gerückt wurde.

Versuche mit unterschiedlichsten externen Ausbildungsinstituten ergaben, dass nur eine Ausbildung direkt vor Ort, auf die jeweilige Ladung bezogen, sinnvoll war. Diese wird nun alle drei Jahre für die Verantwortlichen wiederholt und jährlich computergestützt überprüft und ist für jeden Mitarbeiter in der Verladung 'ein Muss'.

Außerdem wurde eine betriebsinterne Verantwortungskette gebildet, bei der der verantwortliche Verlader, meistens der Vorarbeiter im Lager, in die Lage versetzt wurde eigene Entscheidungen zu treffen und eigenverantwortlich zu handeln.

Die Vorgesetzten sind verantwortlich für die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter.

Des Weiteren werden in den Auslieferungslagern Ladungssicherungsmittel zum Verkauf vorgehalten, falls mal ein Transportunternehmen ohne geeignete Mittel erscheint.

Die interne Logistik wurde geändert, zum Beispiel durch längere Gabeln bei den Gabelstaplern, so dass die einseitige Beladung auch bei der Benutzung rutschhemmender Materialien möglich ist.

Dieses Beispiel hat gezeigt, dass es auch in größeren Betrieben möglich ist zu einer optimierten Ladungssicherung zu kommen, ohne die jeweiligen Mitarbeiter zu lassen.

Durch die Herren Dirk Prive und Ingo Richter, ma-co (maritimes kompetenzzentrum Hamburg) wurden zunächst die Ausbildung der Packer im Hamburger Hafen, die speziellen Probleme bei der Ladungssicherung im und auf dem Container im kombinierten Verkehr, sowie die Ladungssicherung im Container speziell mit Einweggurtmaterial beschrieben.

Zur Ausbildung im Bereich Ladungssicherung setzt das ma-co auf einen mehrtägigen, gerne auch im Betrieb durchgeführten Lehrgang, der sowohl die theoretischen Grundlagen als auch die praktische Ausführung enthält. Auch werden Auffrischkurse und Kurse nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz angeboten.

Bei ma-co wird insbesondere nach der CTU-Packrichtlinie geschult, da hier alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, See) bedacht werden müssen.

Neu bei ma-co und einzigartig in Deutschland ist der Lehrgang Con-Trucker, bei dem LKW-Fahrer mit den Besonderheiten des Containertransportes in Hamburger Hafen vertraut gemacht werden.

Mit eindrucksvollen Bildern wurde auf hohe Kräfte, die auf die Ladung während des Seetransportes durch schlechtes Wetter oder durch den Umschlag auf die Ladung wirken hingewiesen.

Den Teilnehmern wurden die Belastbarkeiten der einzelnen Bauteile eines Containers erläutert und an Beispielen verdeutlicht.

Außerdem wurden Ladungssicherungsmittel, wie sie im Straßenverkehr unüblich sind, wie Herkulestau, Einweggurte und Drahtseile vorgestellt. Ihre Fähigkeit zum Sichern von Ladung wurde besonders herausgestellt, auch wenn diese für die Straße nicht zugelassen sind.

Im Container sollte jedoch, noch mehr als im Straßenverkehr üblich, auf eine lückenlose Stauung geachtet werden. Zum Ausfüllen von Lücken haben sich Luftsäcke, Paletten bzw. besonders vorbereitetes Holz bewährt.

Die besonders leicht verständlichen, mit Hamburger Humor geschmückten Ausführungen, fanden allgemein großes Interesse.

Nach angeregten Diskussionen und einer kurzen Kaffeepause beendete Herr Gohlke, von der Fa. Cordstrap (Hersteller von Einwegzurrmaterialien), den Tag mit einem Vortrag zur Ladungssicherung von schweren Gütern auf einem Flat (seitenwandloser Container).

Er ging dabei insbesondere auf die Festigkeit des Gurtmaterials ein. Des Weiteren stellte er die speziell für dieses Material hergestellten sowohl manuellen als auch pneumatischen Gurtspanner vor. Gerade mit den pneumatischen Gurtspannern ist es möglich sehr hohe Vorspannkräfte in den Gurt einzuleiten (ca. 2500 daN).

Beispiele rundeten seinen Vortrag ab.

Der Samstag stand im Zeichen der Praxis.

Zunächst wurde das Stuffingcenter (Containerpackzentrum) Swop der Fa. Eurogate besichtigt.

Dort waren offene Container ausgestellt, die eine Seereise hinter sich gebracht hatten und jetzt für den Straßenverkehr in Deutschland umgestaut werden mussten. Bei einigen war der Grund offensichtlich loses Zurrmaterial und bei anderen waren lediglich die nicht straßenzugelassenen Ladungssicherungsmaterialien Grund für diesen teuren Arbeitsaufwand.

Außerdem wurde der Gebrauch des Einwegzurrmaterials und des pneumatischen Spannelementes vorgeführt.

Nach dieser aufschlussreichen Demonstration fuhren alle Teilnehmer zum Gelände von ma-co.

Hier waren 11 Stationen ungesicherter Ladung auf und in unterschiedlichsten Containern, bzw. Fahrzeugen vorbereitet.

Durch die Teilnehmer wurden in Teamarbeit alle Stationen mit den unterschiedlichsten Materialien gesichert und am Ende einer Belastungsprobe unterzogen.

Wir mussten feststellen, dass es auch bei „Profis“ zu Fehleinschätzungen kommen kann. Zumindest eine Ladungssicherung hielt am Ende der Belastung nicht stand, bei anderen schien der Ansatz, zeitlich, bzw. materialmäßig für die Praxis zu hoch.

Nach dem Essen im Hotel wurde diese recht interessante Veranstaltung beendet.