

DIE GRUNDLAGE FÜR DEN SICHEREN TRANSPORT VON GÜTERN

Ein Schlagwort ist aus der Logistik nicht mehr weg zu denken, die Ladungssicherung. Gibt man in einer Internetsuchmaschine dieses Wort ein, werden über 1,2 Millionen Ergebnisse aufgelistet. Es geht hierbei um Zurrgurte, Zurrketten, rutschhemmende Materialien, Schulungsangebote und vieles mehr.

Für einen ordnungsgemäßen und sicheren Transport von Gütern muss im Vorhinein der Vorgesetzte alles Notwendige organisieren, so dass der Lagerarbeiter seine Aufgaben auch richtig erfüllen kann. Dazu zählt unter anderem die Grundlage für eine verkehrssichere und produktfreundliche Ladungssicherung. Das richtige Sichern der Güter auf der Palette wird nicht nur vom kleinen Internetverkäufer im B2C-Geschäft sondern auch bei großen Unternehmen im B2B-Geschäft oft vernachlässigt.

Schon ein Blick in die Speditionshallen verrät, dass durch die „Geiz ist geil“-Mentalität und grundsätzliche Sparpolitiken im Transport leider oft an der falschen Stelle gespart wurde. Hier werden zum Beispiel Maschinen mit Wickeldraht und andere schwerere Gegenstände mit Handwickelfolie oder schwarzem Polypropylen-Umreifungsband auf einer Palette gesichert.



Christian Schmid • info@lkw-schmid.de
www.lkw-schmid.de

Einige der handwerklichen Mängel in der Ladeeinheitensicherung können im Falle einer Komplettausladung eines LKW oder mit einer sehr aufwendigen Ladungssicherung kompensiert werden. Was ist aber mit dem Versand über den Stückgutsammelverkehr bei dem sich unterschiedlichste Produkte von mehreren Unternehmen in einer Ladereihe befinden? Oder mit Gütern, deren Verkaufsverpackung auch als Versandverpackung dient und dementsprechend keine größeren Kräfte auf die Kartonage wirken darf?

In solchen Fällen ist die richtige Ladeeinheitensicherung elementar. Um eine halbwegs vernünftige Sicherung der Güter auf einer Palette mit Handwickelfolie zu realisieren, muss der Lagerarbeiter, je nach Gewicht der Produkte und der Qualität der Wickelfolie, in gebückter Haltung 6 bis 12 Wicklungen alleine am Palettenfuß anbringen. Von einem ergonomischen Arbeitsplatz kann dann nicht mehr die Rede sein.

Auch das oben erwähnte Umreifungsband aus Polypropylen (PP) hat seine Materialeigenschaften, die zu beachten sind. Ein solches Band kann binnen 24 Stunden bis zu 25 % seiner Spannung verlieren. In einer solchen Situation ist das im Einkauf billigere Band schon am nächsten Tag nutzlos. Eine Alternative zum PP-Band ist ein Band aus Polyester, das die Spannung besser aufrechterhalten kann.

Wie bei der Ladungssicherung gibt es auch bei der Ladeeinheitensicherung



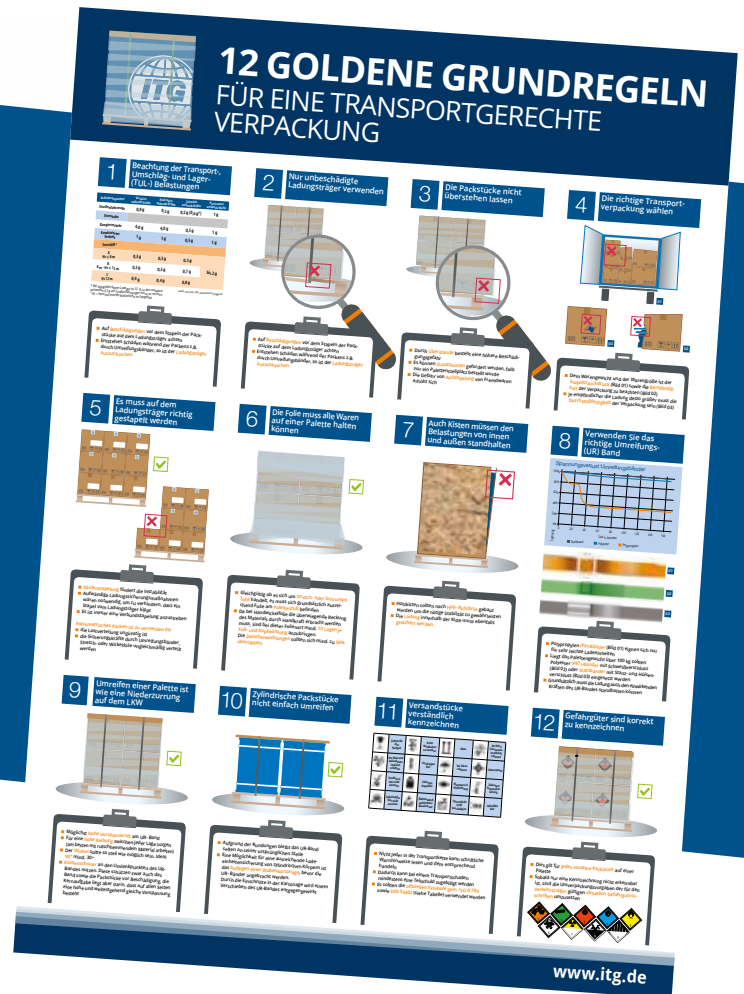
CHRISTIAN SCHMID

Bereits seit einigen Jahren arbeitet die ITG mit Christian Schmid als externen Experten in den Bereichen Ladungssicherung und Transportverpackung zusammen. Als geprüfter Industriemeister Kraftverkehr sowie Fahrlehrer C/CE kommt er von der Basis. Mit seinen Zusatzausbildungen zum zertifizierten DVR- Moderator gem. DIN ISO 17024 sowie als QM- und Gefahrgut-Beauftragter berät er seit 2009 als Ausbilder Unternehmen aus Industrie und Handel sowie Spedition und Logistik. Zusätzlich ist er als Autor für Fachbücher und Moderator von Fachveranstaltungen tätig.

Für die ITG gibt er regelmäßig Schulungen im Bereich der Ladungssicherung, führt Verladekontrollen durch und hat als Bestandteil des nach ISO 9001 zertifizierten Qualitätsmanagementsystems der ITG das Verladehandbuch erstellt.



SCAN QR-CODE:
 Weitere Punkte zur Ladeeinheitensicherung finden Sie in unserer Information „Transportgerecht verpackt? Gewusst wie!“, die Sie als Poster und Folder gerne kostenlos anfordern oder direkt als PDF downloaden können.



nicht nur einen bestimmten Weg. Schon ein altes Sprichwort besagt: „Viele Wege führen nach Rom“. Jeder Versender eines Gutes sollte sich individuelle Gedanken machen und seine Ladeeinheitensicherung testen. Solch ein Test muss am Anfang nicht zwangsläufig in den Räumen eines abhängigen oder unabhängigen Prüflabors durchgeführt werden. Hier reicht es das Ladegut mit einem Gabelstapler oder einem Handstapler mit ausreichend Hub zu kippen. Erst wenn durch den Kippversuch die notwendigen Stabilitäten nachgewiesen werden können, dann kann ein Labor für eine Optimierung oder ein Zertifikat dienlich sein.

Befindet sich nun die Ladeeinheit in einem beförderungssicheren Zustand muss auch bedacht werden, ob sie den Kräften von oben standhalten kann, wenn unter Umständen ein anderes Ladegut darauf abgestellt wird. Oft ist dies nicht möglich oder der Absender möchte kein Risiko eingehen und bedruckt oder beklebt das Gut mit dem Hinweis „Nicht stapelbar / don't stack“. Dieser Warnhinweis wird aber in der Praxis meist nicht wahrgenommen oder kann von Menschen in der Transportkette nicht gelesen werden. Um zumindest letzteres auszuschließen, sind selbsterklärende Symbole anzubringen.



The basis for the safe transport of goods

A buzzword in logistics, which has become indispensable, is load securing. If you enter this word in an Internet search engine, more than 1.2 million results are listed. Results are ranging from lashing straps, lashing chains, anti-slip materials, training courses and so on.

For a proper and safe transport of goods, the supervisor must organize everything necessary beforehand, so that the warehouse worker can perform his tasks properly. Among other things, this refers to the basis for a roadworthy and product-friendly load securing system. Proper securing of the goods on the pallet is often neglected not only by the small Internet seller in the B2C business but also by large companies in the B2B business.

There isn't just one way to ensure the load securing as well as the load unit securing.

Each consignor of a good should think individually about appropriate solutions and test his load securing system. Such a test does not necessarily have to be carried out initially at a dependent or independent test laboratory. Here it is enough to tilt the load with a forklift or hand truck with sufficient lift.

Only when the required stability can be demonstrated by the tipping test, a laboratory may be useful for optimization or a certificate.

If the loading unit is now in a transport-safe state, it must also be considered whether it can withstand the forces from above if, under certain circumstances, another load is deposited thereon. Often this is not possible or the sender does not want to take any risk and prints or glues the good with the note "don't stack".

However, this warning is usually not observed in practice or cannot be read by people in the transport chain. To exclude at least the latter, self-explanatory symbols are to be provided.