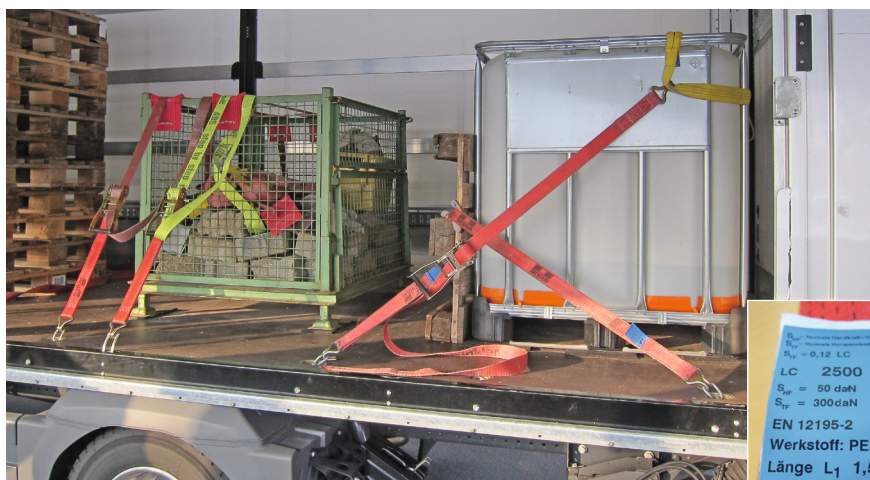


Flexible Haltebänder

SICHERUNG Bei der Ladungssicherung kommen häufig Zurrgurte zum Einsatz. Beim Anlegen der vielseitigen Helfer muss allerdings einiges beachtet werden. Profi-Tipps sollen das richtige Gurten erleichtern.

Nach wie vor stellen Zurrgurte die am häufigsten verwendete Form der Ladungssicherung dar. Wobei die „Haltebänder“ in der Regel zum Niederzurren der Fracht auf der Ladefläche verwendet werden. Dabei wird mittels Druck die Reibungskraft zwischen Ladung und Fahrzeugboden erhöht.

„Das ist in den meisten Fällen allerdings die schlechteste Lösung“, weiß Daimler-Profitrainer Roland Schindeldecker. Und hat gleich ein eindrucksvolles Rechenbeispiel parat: „Will man eine fünf Tonnen schwere Holzbox auf einem herkömmlichen Siebdruckboden allein durch Niederzurren vorschriftsmäßig sichern, braucht man dafür nicht weniger als 46 Zurrgurte!“ Weshalb der Lasi-Profi die Verwendung einer Kopfschlinge empfiehlt, die sich mit einem Gurt und einer vor die Ladung gestellten Palette realisieren lässt. Auf diese Weise ist die Box nach vorn ausreichend gesichert. Zur Seite und nach hinten genügen dann vier Spanngurte. Wobei sich diese Zahl noch



Das Etikett gibt über die Belastungsmöglichkeiten des Gurtes Auskunft (rechts). Statt des Niederzurr-Verfahrens (oben links) ist es oftmals einfacher, mittels Kopfschlinge den Formschluss herzustellen (oben rechts).

mal um die Hälfte reduzieren lässt, indem Anti-Rutschmatten untergelegt werden. Diese „Rutschhemmer“ gehören für Schindeldecker immer dazu: „Damit erspart man sich viel Arbeit und es erhöht

die Sicherheit erheblich!“ STF-Angabe beim Niederzurren beachten.

Wer dennoch das Niederzurr-Verfahren vorzieht, sollte im besten Fall eine Langhebel-Zugratsche verwenden, mit der sich erfahrungsgemäß höhere Vorspannkraft erreichen lassen als mit den günstigeren Druckratschen mit Kurzhebel. Bei beiden Gurtarten ist fürs Niederzurren die „STF“-Angabe (Standard Tension Force) entscheidend. „Viele fallen bei Kontrollen durch, weil sie sich am höheren LC-Wert (Lashing Capacity) orientieren, der die zulässige Zurrkraft ausweist.“ Diese Kräfte kann der Gurt allerdings nur beim Direkt- oder Schrägzurren aufbringen.

Alle Werte sind übrigens bei jedem Gurt auf einem Etikett ausgewiesen, das während des Gurtlebens einwandfrei lesbar bleiben muss. Und mit noch einem oft geglaubten Irrtum räumt Roland Schindeldecker auf: „Es ist nicht verboten, Gurtbestandteile verschiedener Hersteller zu kombinieren. Man muss nur beachten, dass die verwendeten Gurtbänder übereinstimmende Maximal-Dehnungswerte aufweisen.“ Auch über diesen Wert gibt das Etikett Auskunft.

Jan Burgdorf

Profi-Tipps fürs richtige Gurten

- › Niederzurren möglichst vermeiden, besser Formschluss durch Kopfschlingen gewährleisten oder nach dem Schräg- oder Direktzurrverfahren sichern.
- › Vor der Beladung die Ladefläche fegen. Sand und andere „Fremdkörper“ wirken sich negativ auf die Gleitreibwerte aus.
- › Anti-Rutschmatten steigern die Sicherheit und reduzieren die benötigte Anzahl von Zurrmitteln erheblich. Oft reicht für die Sicherung zur Seite oder nach hinten allein das Unterlegen von Matten aus.
- › Zurrmittel vor jeder Verwendung auf Beschädigungen, Abnutzungen und Lesbarkeit des Etiketts prüfen.
- › K-Wert beachten! Von der am Ratschenende des Gurtes eingebrachten Vorspannkraft gehen auf der anderen Seite bis zu 50 Prozent durch Reibungskräfte verloren. Ratschen deshalb wechselseitig anbringen.
- › Kantenschutzwinkel schützen Gurte und Ladung und verringern den K-Wert.
- › Auf einen möglichst großen Zurrwinkel achten, je größer der Winkel, desto größer die zu erreichende Vorspannkraft.
- › Gurte beim Entladen vorsichtig öffnen, Ladung beobachten! Vor allem bei Fracht mit hohem Schwerpunkt droht Kippgefahr!
- › Wenn in die Lasi ein nach Code XL zertifizierter Aufbau miteinbezogen wird, muss immer das jeweilige Zertifikat mitgeführt werden. Dieses vorher genau durchlesen und prüfen, ob die Zertifizierung auch für die transportierte Fracht gilt.