

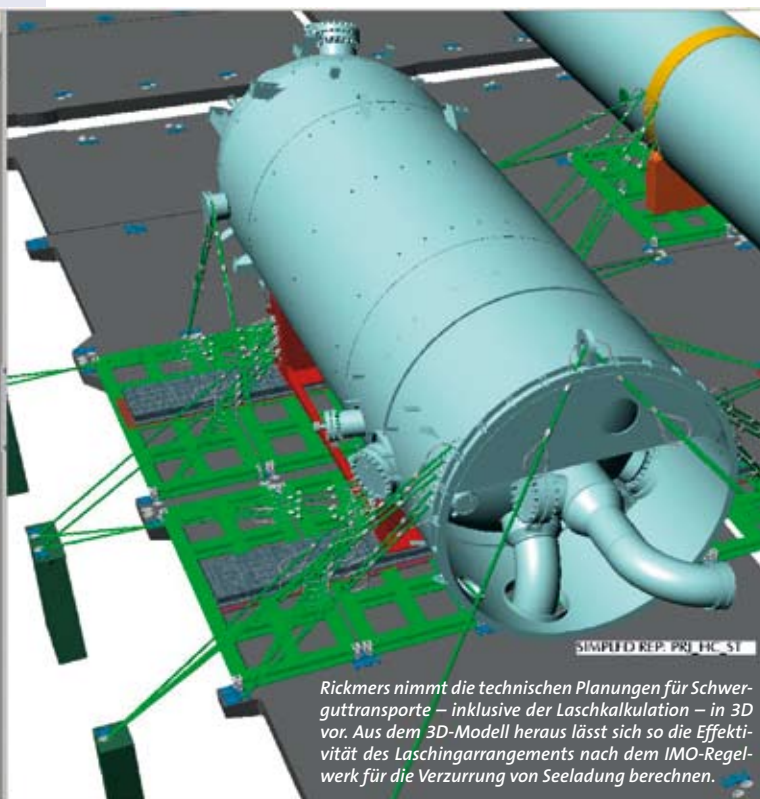
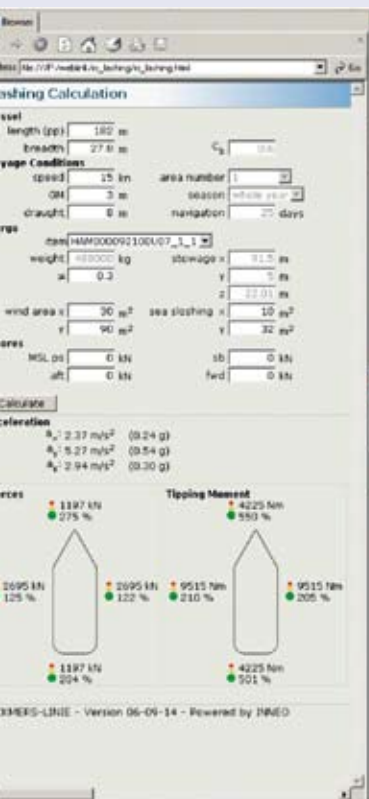
Was ist Lasching?

Das Wort Lasching ist mit dem Englischen verwandt. Die englische Vokabel „lashing“ übersetzt das Pons Wörterbuch mit Verschnürung, Tau, Zurring. Der Begriff Lasching ist entsprechend weit gefasst und bezeichnet Vorrichtungen und Hilfsmittel, mit denen sich eine Ladung gegen Verrutschen, Kippen und Fallen sichern lässt. Laut Definition des GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) kann das Lasching aus Ketten, Drähten, Tauen, Gurten oder Stangen bestehen und ist meist mit einer Spannvorrichtung (zum Beispiel Spanschraube, Drehknüppel oder Ratsche) versehen. Wer sich mit Schiffen auskennt, dem dürfte das Wort Lasching vielleicht in diesem Zusammenhang schon unter gekommen sein. Im Fachjargon an Bord werden Seile als Lasching und Schwichtung bezeichnet – je nachdem, wie sie genutzt werden. Wenn ein Stück der Ladung befestigt wird, es also gelascht wird, benutzt man ein Lasching. Will man etwas ans Boot heranziehen oder heranschichten, kommt ein Schwichtung zum Einsatz – Quelle: Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe.



Reaktorsicherheit!

Wenn ein 477 t schwerer Reaktor verladen wird – wir berichteten über diesen Rekordumschlag in STM 16 –, hat Sicherheit oberste Priorität. Wird ein solcher Brocken dann auch noch über die Weltmeere geschickt, erfordert dies eine Ladungssicherung par excellence.



Rickmers nimmt die technischen Planungen für Schwerguttransporte – inklusive der Laschkalkulation – in 3D vor. Aus dem 3D-Modell heraus lässt sich so die Effektivität des Laschingarrangements nach dem IMO-Regelwerk für die Verzurrung von Seeladung berechnen.

Wie bereits in STM 16 ausführlich berichtet, wurde am 22. Juni 2007 im Felbermayr Schwerlasthafen ein 477 t schwerer Reaktor auf ein Binnenschiff verladen. Das Felbermayr-Team wurde bei diesem Einsatz ganz besonders gefordert, denn sowohl die Abmessungen des Stahlkolosses als auch dessen Gewicht hatten es in sich: Mit 477 t war es die schwerste Last, die bislang im Linzer Schwerlasthafen umgeschlagen wurde.

Doch mit der erfolgreichen Verladung des Reaktors in ein am Schwerlasthafen bereit stehendes Binnenschiff endete die Geschichte des 477 t-Brockens nicht, denn nachdem der Reaktor Antwerpen erreicht hatte, hieß es für den Stahlriesen: auf nach Malaysia!

In der legendären „Halle 10“ auf dem Betriebsgelände der Felbermayr-Niederlassung in Linz war der 477 t schwere Reaktor gefertigt worden. Danach wurde er zum 200 m entfernten Hafenbecken transportiert, von wo aus der Reaktor zunächst per Binnenschiff nach Antwerpen gebracht wurde. Später ging es an Bord der Rickmers Tokyo nach Malaysia. Bild: Felbermayr



Beauftragt mit dem Transport war nun die Rickmers-Linie.

Am 13.07.2007 wurde der Reaktor an Bord der Rickmers Tokyo geladen, und zwar zusammen mit einem 47 m lan-

Laut van den Berg arbeitet Rickmers dabei als einziges Unternehmen weltweit mit einem selbstentwickelten und von der Germanischer Lloyd zertifizierten Modul und ist da-

Seit Ende 2004 werden die technischen Planungen für Schwerguttransporte in 3D vorgenommen.

gen und 240 t schweren Ladungsstück, das ebenfalls für Labuan (Malaysia) bestimmt war. Nachdem das Schiff danach noch Genua angelaufen war, erreichte es am 22.07. den Suez-Kanal und setzte seine Reise Richtung Malaysia fort.

Damit derartige Schwertransporte über das Meer sicher durchgeführt werden können, ist eine seefeste Sicherung der Ladung unbedingte Voraussetzung. Wie Peter van den Berg, Schiffsbauingenieur und für die Rickmers Linie tätig, erläutert, werden bei Rickmers seit Ende 2004 die technischen Planungen für Schwerguttransporte in 3D vorgenommen.

mit in der Lage – aus dem 3D-Modell heraus – die Effektivität des Laschingarrangements



Die Rickmers-Linie ...

... ist eine Tochtergesellschaft der Hamburger Rickmers Group, die auf eine über 165-jährige Geschichte zurückblicken kann. Geleitet wird die Gruppe in fünfter Generation von Bertram R. C. Rickmers. Das Unternehmen betreibt weltweit 16 Geschäftsstellen und ein dichtes Servicenetz. Während in Hamburg 50 Mitarbeiter beschäftigt sind, sind es weltweit 125.

Die Rickmers-Linie versteht sich als Spezialist, wenn es um die Verschiffung von Stückgütern sowie Projekt- und Schwergutladungen geht. Im Jahr 2003 waren es über 1.200.000 t Ladung, die das Unternehmen verschifft hat. Darüber hinaus haben im selben Jahr die Containerschiffe der Rickmers-Linie mehr als 11.000 TEU bewältigt.

Die Rickmers-Linie verschifft weltweit Schwerlastgüter.

BROSHUIS
HOLLAND

EXTENDING POSSIBILITIES



Besuchen Sie uns auf der European Road Transport Show, Amsterdam RAI, 26-10 bis 3-11 Standnr. 11.010 (Hollandhal)



BROSHUIS B.V.

P.O. Box 468
NL-8260 AL Kampen
Industrieweg 22
NL-8263 AD Kampen
Tel +31 38 337 28 00
Fax +31 38 337 28 88
contact@broshuis.com
www.broshuis.com

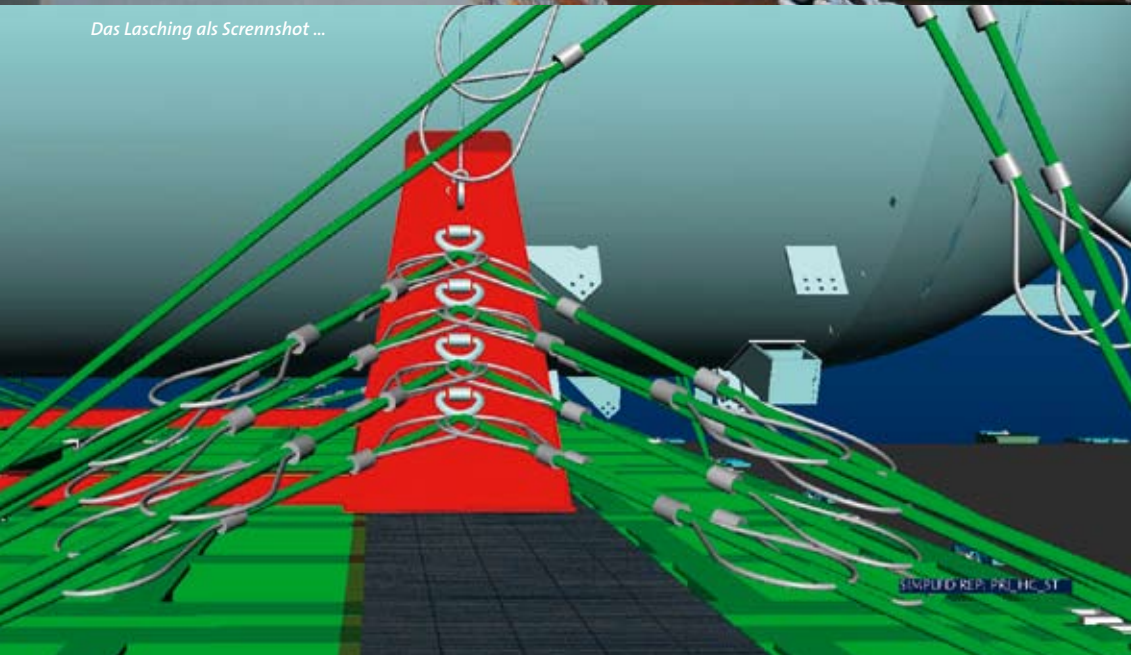
www.broshuis.com

Einsatz von D-Ringen.



Die Seefeste Sicherung von Schwergütern fordert besonderes Know-how.

Das Lasching als Screenshot ...



nach dem IMO-Regelwerk für die Verzerrung von Seeladung zu berechnen.

„Ein großer Vorteil von 3D ist das so genannte ‚what you see is what you get‘, was auch für die Laschkalkulation gilt. Mit dem Laschmodul wurde die Fehlerquelle ‚menschlicher Faktor‘ für die Berechnung so

„Mit dem Laschmodul wurde die Fehlerquelle ‚menschlicher Faktor‘ für die Berechnung so gut wie ausgeschaltet.“

... und in der Realität.



gut wie ausgeschaltet. Die hierdurch entstehende Zeit kann kreativer genutzt werden, was dem Projekt im Allgemeinen zugute kommt. Auch aufwändige Zeichnungen sind nicht mehr nötig, da in der Regel Screenshots als Anleitung und Informationsträger verwendet werden“, so van den Berg.

Beim Transport des 477 t-Reaktors schlugen die Experten von Rickmers dem Kunden vor, eine bestimmte Anzahl so genannter D-Ringe an der Ladung anzubringen, um die Anzahl der Laschings, die an dem Ladungskörper angeschlagen werden, zu reduzieren. Auch



wurden auf Anregung des Rickmer-Teams die Standflächen der beiden Sattel verbreitert, damit eine bestimmte Anzahl H-Profile pro Sattel eingesetzt

werden konnte. Diese sind mittels spezieller Plattformen für eine optimale Lastverteilung über die Lukendeckel notwendig (dynamisch).



Screenshots haben aufwändige Zeichnungen ersetzt. Sie dienen als Anleitungen und Informationsträger.



Erhöhen Sie Ihre Nutzlast!



Die Kässbohrer Silo-Sattelaufleger erhöhen Ihre Nutzlast aufgrund von Aluminium-Chassis und Aluminium-Aufbauten. Durch das überlegene Design und dem doppelten Auslauf in W-Form bei liegenden Silos und durch das zylindrische Design und das Kippen bei kippbaren Silos wird Ihr Schüttgut schnell und effizient entladen. Genießen Sie einfach diese herausragende Leistung!

K Kässbohrer

KÄSSBOHRER FAHRZEUGWERKE GmbH
Siemensstrasse 74 D-47574 Goch
Tel: +49 (0) 2823 9721-0 Fax: +49 (0) 2823 97 21 21
e-mail: info@kaessbohrer.com
www.kaessbohrer.com

Kässbohrer behält sich das Recht vor, die Produkteigenschaften zu ändern