

# Dolezych aktuell

Frühjahr 2022



## Highlights:

Ökologische Ziele	4-6
Interview Normen & Sicherheit	7-9
So ein Zirkus	14-15



## Liebe Leserinnen und Leser,

wir erleben gerade eine Zeitenwende: Mit dem Krieg in der Ukraine sind 77 Jahre europäische Friedensordnung zu Ende gegangen. Wir sind mit unseren Gedanken bei den Opfern und wünschen allen Leidtragenden viel Kraft. Möge es schnellstmöglich eine friedliche, diplomatische Lösung geben!

Die aktuelle Lage bedeutet nicht nur einen emotionalen Ausnahmezustand. Sie hat auch Auswirkungen auf die Wirtschaft. Die letzten beiden Jahre mit Pandemie waren bereits herausfordernd und sind es noch; nun kommen weitere Unsicherheiten dazu, zumal Deutschland in hohem Maße von russischen Energielieferungen abhängig ist.

In der Konsequenz entwickeln sich die Rohstoffpreise nach oben, ebenso die Sprit- und Energiepreise – der deutlich gestiegene „Preis der Freiheit“ ist in aller Munde. Wir tun alles, um für Sie, liebe Kunden, die unausweichlichen Preissteigerungen auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen und die gewohnt bestmögliche Lieferfähigkeit zu wahren. Herzlichen Dank an dieser Stelle für Ihr Vertrauen und Ihr Verständnis in einer herausfordernden Zeit.

Lassen Sie uns mit dieser Ausgabe der Dolezych aktuell nach vorne schauen und Ihnen lebendige Einblicke in unseren Alltag geben:

Wir setzen kontinuierlich unsere Nachhaltigkeitsstrategie um, über die wir auf den Seiten 4-5 berichten. Für unsere Bemühungen im Bereich der E-Mobilität durften wir kürzlich die Auszeichnung „GreenMobility“ der Stadt Dortmund entgegennehmen.

Unsere Produkte sprechen für sich! Dazu haben wir tolle Bilder und tolles Kundenfeedback bekommen (Kunden-Interview zur textilen Kette DoNova® auf den Seiten 16-17).

Vor kurzem veröffentlichte der TÜV SÜD die Ergebnisse seines vier Jahre laufenden Projekts zur Ladungssicherung auf Fahrzeugtransportern. Wir waren Mitglied der international besetzten Arbeitsgruppe (Bericht Seite 12-13).

Als Hersteller und aus Überzeugung sind wir in unterschiedlichen (öffentlichen) Gremien und Verbänden vertreten. Auch in der Normung arbeiten wir in vielen Ausschüssen mit. Unser Technik-Leiter Dipl.-Ing. Uwe Schöbel erklärt uns, warum Normen für uns so wichtig sind.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen! Bleiben Sie gesund!

*Udo Dolezych Tim Dolezych*

# Einfach sicher, einfach leicht – DoNova® PowerLash

## Der perfekte Einsatz für die DoNova® PowerLash!

Die Firma BolkTransport B.V. aus den Niederlanden steht vor der Herausforderung, vier riesige Lagertanks mit jeweils 35 Metern Durchmesser und 20 Metern Länge von Deutschland nach Luxemburg zu befördern.



Die To-Do-Liste ist lang: Damit der XXL-Transport scharfe Kurven und Kreisverkehre meistern kann, werden angesichts der besonderen Ausmaße einzelne Straßen gesperrt und temporäre Parkver-

bote erlassen. Cafés und Restaurants müssen ihre Terrassen verlegen, der restliche Verkehr wird zeitweise umgeleitet. Die Transportfirma setzt spezielle tiefladende Fahrzeuge (sogenannte Kesselbrücken) ein, um auf dem Weg zum Hafen auch Brücken unterqueren zu können.

Gesichert werden die gewaltigen Tanks aus Edelstahl mit unserer textilen Kette DoNova® PowerLash. Dank hervorragender Eigenschaften ist die wertvolle Ladung gut gesichert: Die Kette aus der Hochleistungsfaser Dyneema® ist federleicht, sichert aber bärenstark die tonnenschweren Lagertanks.

Wir freuen uns, mit unserer textilen Kette die Welt der Transporte einfach sicherer machen zu können: Einfaches und rückschonendes Arbeiten bei der Ladungssicherung dank geringem Eigengewicht der Kette, garantierte Sicherheit für die Ladung dank Zertifizierung und strenger Prüfung.

Wenn auch Sie Ihre Ladung ganz leicht und einfach sichern wollen, sprechen Sie uns an. Gemeinsam finden wir die beste Lösung.



# Nachhaltigkeit im Unternehmen

## Unsere ökologischen Ziele

Es ist eines der wichtigsten Themen unserer Generation: Wie können wir dazu beitragen, dass die Erde auch weiterhin ein lebenswerter Ort bleibt? Dass wir sparsam mit den Ressourcen umgehen müssen, ist allgemeiner Konsens. Quer durch alle Bevölkerungsschichten können wir ein tiefgreifendes Verständnis für die Umwelt feststellen. Umwelt- und Naturschutz sind viel selbstverständlicher in das „ganz normale“ Leben integriert als früher. Heute ist es „in“, ökologisch bewusst zu leben. Hier hat sich einiges im Bewusstsein der Menschen geändert. Wer einmal von seinen Kindern hinsichtlich der Autonutzung angesprochen oder mit mahnendem Blick bei Fehlern in der Mülltrennung gerügt wurde, der wird wissend nicken.

Die ökologische Frage als eines der großen Probleme unserer Zeit ist auch in der Wirtschaft angekommen. Wie jedes Unternehmen, vor allem jedes produzierende, stellen auch wir uns die Frage, wie wir dazu beitragen können, die Umwelt zu schonen.

In unserem Wertesystem sind auch ökologische Ziele fest verankert. Unser internes „Ziele-Heft“ weist den Wert der Ökologie eindeutig aus und widmet Nachhaltigkeit und Umweltschutz eigene Punkte. Wir haben eine „Task Force Ökologie“ (TFÖ) aufgebaut, die regelmäßig die Ideen aus dem Unternehmen aufnimmt, prüft und bewertet. Erfolgversprechende Vorschläge werden in die Projektliste aufgenommen und die Umsetzung begleitet.

Ja, Umstellungen erfordern Zeit. Denn neben den Bemühungen für eine lebenswerte und saubere Umwelt wollen wir unsere Kunden zu jeder Zeit auch in der mit Recht erwarteten Qualität beliefern. Wir haben uns auf den Weg gemacht und setzen sukzessive unsere Ideen um.



*GreenMobility-Auszeichnung für Dolezych, v.l. Stefan Peltzer, Ludger Wilde, Dezernent für Planen, Umwelt und Wohnen, Foto*

## Umweltmanagement

Wir sind nach DIN EN ISO 14001 zertifiziert. Das bedeutet, dass Umweltschutz, der sparsame und sachgerechte Umgang mit den eingesetzten Ressourcen sowie der Einsatz von neuen, ökologisch sinnvollen Technologien fester Bestandteil unserer Qualitätspolitik und -ziele ist.

## Ökostrom

Die ersten Schritte sind getan: Wir beziehen zu 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien. Das ist zertifiziert von unserem Energieanbieter, der seinerseits durch den TÜV Nord CERT mit seinem Ökostrom-Produkt zertifiziert ist.

In Zukunft werden wir zusätzlich Solarstrom nutzen. Die Inbetriebnahme ist noch für 2022 geplant. Unser Erdgas ist ebenfalls als *Ökogas* zertifiziert. Unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen werden kompensiert durch den Erwerb und die Stilllegung von Emissionszertifikaten aus zusätzlich initiierten Klimaschutzprojekten.



r (IHK zu Dortmund), Tom Stromberg, Erkan Kay (beide Dolezych),  
o © Roland Gorecki, Dortmund-Agentur

## E-Mobilität

Unsere Fahrzeugflotte rüsten wir kontinuierlich auf E-Fahrzeuge um. Für unser Engagement zum Thema „Elektromobilität“ wurden wir ganz aktuell im Rahmen der UmsteiGERN-Kampagne der Stadt Dortmund im März mit dem Label „Green-Mobility“ ausgezeichnet.



Eine unserer Ladestationen

## Recycling von Polyester-Produkten

Hinsichtlich unserer Produktionsabfälle starten wir ein Pilotprojekt mit unserem regionalen Partner. Details hierzu finden Sie im Artikel „Zu gut für die Tonne“ auf Seite 6.

## Persönliche Verantwortung

Wir nehmen jeden Mitarbeiter in die Pflicht: Der Slogan **Think before you print** ist gelebte Realität – wir drucken so wenig wie möglich und lösen vieles digital.

Wo möglich, werden periphere Geräte in den Stand-by-Modus gesetzt. Künstliche Beleuchtung wird nur dann genutzt, wenn es wirklich nötig ist. Wir planen, mit Bewegungsmeldern automatisiert die Beleuchtung zu steuern. Selbstverständlich nutzen wir LED-Lampen, wo immer dies möglich ist.

Zusätzlich prüfen wir aktuell die Möglichkeiten nachhaltiger Arbeitskleidung. Ebenso werden wir unsere gedruckten Werbematerialien wo möglich kontinuierlich auf Ökopapier umstellen. Grundsätzlich verweisen wir auf die digitalen Versionen zum Download.

Viele weitere Projekte sind in Planung. Wegweiser ist unsere Nachhaltigkeitsstrategie, die wir laufend optimieren und hinterfragen. Wir sind mit dem Status Quo nicht zufrieden, sondern behalten weiterhin die neuesten Erkenntnisse und Möglichkeiten in Bezug auf nachhaltige Produktion für unser Unternehmen im Blick.



## Recycling von Produktionsabfällen

Im Produktionsprozess unserer textilen Anschlag- und Ladungssicherungsmittel lassen sich Schnitt- und Restlängen an textilen Rohmaterialien nicht vermeiden. Vorwiegend sind es PES-Vormaterialien (PES-Bänder), die als Abfall anfallen.

Wir wollen schon innerhalb der Fertigungsprozesse unserer Verantwortung für die Umwelt gerecht werden und haben uns die Frage gestellt, wie diese Reste sinnvoll verwendet werden können. Aus diesen Überlegungen heraus entstand unser jüngstes Projekt, das sich dem Recycling von Produktionsabfällen widmet.

Die Idee ist, unsere anfallenden Polyester-Produktionsabfälle aus der Fertigung und Konfektion von Hebebändern, Rundschlingen, Ladungssicherungsnetzen und Zurrgurten vollständig zu recyceln. Nach Recherchen zu den Möglichkeiten – das Aufbereitungsunternehmen muss genügend Kapazität haben, unsere Reste zu verarbeiten und

es sollte in der Region sitzen, damit die Wege nicht zu weit werden – haben wir den passenden Partner schließlich gefunden.

Unsere Produktionsabfälle werden nun bei uns gesammelt und an den Partner gesendet. Das Material wird dort vollständig zu technischem Vlies recycelt. Dieser Wertstoff wird in der Automobilindustrie, der Textil- und Bekleidungsindustrie sowie der Bau- und Geotextilindustrie eingesetzt, ebenso im Garten- und Landschaftsbau oder der Forstwirtschaft. Anwendungsbeispiele sind etwa der Einsatz als Schutz- und Bewässerungsvlies für Teichsysteme, als Untergrund für Dachbegrünung oder als Befestigung für Böschungen und Deiche.

Pro Jahr werden nun viele Tonnen unserer Polyesterband-Fertigungs-„Abfälle“ recycelt. Der erste Schritt ist getan. Weitere werden folgen, um die Wertstoffe weiter verwenden zu können. Zu gut für die Tonne sind sie auf jeden Fall!



## Warum sind Normen so wichtig?

Normen bestimmen einen großen Teil unseres Lebens. Sie geben Verbrauchern Sicherheit und vereinfachen und fördern den nationalen und internationalen Handel. Verantwortlich für die Normung in Deutschland ist das Deutsche Institut für Normung in Berlin (DIN), das am 22. Dezember 1917 gegründet wurde.

Durch die Verbreitung von Wissen entsteht Wachstum. Normen fördern also das Wirtschaftswachstum, da sie Expertenwissen für jeden zugänglich machen. Nach Angaben des DIN entsteht durch Normen allein in Deutschland ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 17 Milliarden Euro.

In der Seil-, Hebe-, Anschlags- und Ladungssicherungstechnik sind Normen ebenfalls relevant. Auch wir bringen unser Wissen regelmäßig in die Normierungsarbeit ein; neben Udo Dolezych (als Obmann des DIN-Arbeitsausschusses NA 106-01-03 AA „Chemiefaserhebebänder und Zurrgurte“), Tim Dolezych und Karl-Heinz Keisewitt sind auch weitere Dolezych-Technik-Experten in vielen DIN-Arbeitskreisen vertreten.

Wir wollten genauer wissen, was es mit Normen auf sich hat und haben bei unserem Leiter Technik, Dipl.-Ing. Uwe Schöbel, nachgefragt. Uwe Schöbel ist selbst Mitglied in unterschiedlichen Gremien für diverse Normen.

*Herr Schöbel, der Begriff „Normen“ ist in aller Munde. Aber was sind Normen eigentlich genau?*

Das Institut für Normung definiert eine Norm ganz einfach: „Eine Norm ist ein Dokument, das Anforderungen an Produkte, Dienstleistungen oder Verfahren festlegt.“ Damit werden zum Beispiel bestimmte Anforderungen an die Genauigkeit oder Materialbeschaffenheit festgeschrieben.

Oftmals wird in einer Norm auch ein Mindestvorgabewert definiert, zum Beispiel ein Sicherheitsfaktor bezüglich der Bruchkraft eines Produktes. Aktuell gibt es rund 34.000 Normen. Bekannte Beispiele einer Norm sind die DIN-Formate A0 bis A10 oder Gewindebezeichnungen.

Diese Regelungen und Anforderungen aus den Normen gelten nach Veröffentlichung als „anerkannter Stand der Technik“. Hersteller können sich bei der Beschreibung ihrer Produkte auf die Einhaltung der normativen Anforderungen beziehen und so zum Beispiel die Sicherheit ihrer Produkte dokumentieren.

Allerdings sind Normen keine Gesetze, sondern Empfehlungen. Die Anwendung einer Norm ist grundsätzlich freiwillig. Erst wenn diese Norm zum Beispiel in Verträgen zitiert wird oder sogar der Gesetzgeber die Einhaltung zwingend vorschreibt, werden Normen bindend.

*Wie entstehen Normen? Kann jede(r) mitmachen?*

Jeder kann einen Antrag auf Normung stellen. Erarbeitet werden Normen von allen Kreisen, die sich näher dafür interessieren. „Interessierte Kreise“ sind zum Beispiel Verbände, Firmen, Vereine, aber auch ein einzelner Anwender. Dieses „Prinzip der Vielen“ ist ein Grund für die breite Akzeptanz der Normen.

Aber selbst diejenigen, die nicht bei der Erarbeitung eingebunden waren, haben die Möglichkeit, im Rahmen der Veröffentlichung der Normentwürfe ihre Meinung einzubringen.



# Warum sind Normen so wichtig?

Übrigens werden alle 5 Jahre die Normen überprüft. Dabei wird z. B. die Frage gestellt, ob technische Weiterentwicklungen berücksichtigt werden müssen.

## *Was ist der Unterschied zwischen nationalen und internationalen bzw. europäischen Normen?*

Das DIN vertritt die deutschen Interessen in der europäischen Normung – also beim CEN.

CEN steht dabei für Europäisches Komitee für Normung (französisch **Comité Européen de Normalisation**; englisch **European Committee for Standardization**; Anm. der Redaktion).

International gibt es noch die ISO (Internationale Organisation für Normung, englisch International Organization for Standardization, Anm. der Redaktion), auch hier vertritt das DIN die deutschen Interessen.

Der Unterschied liegt im Geltungsbereich. Während nationale Normen nur in dem Land gültig sind, in dem sie veröffentlicht wurden, müssen CEN Normen europaweit beachtet werden und ISO Normen sogar weltweit.

## *Welchen Stellenwert haben Normungsarbeit und Normen für uns als Dolezych?*

Wir produzieren Produkte, von denen Menschenleben abhängig sind. Als Hersteller sicherheitsrelevanter Produkte haben wir daher großes Interesse daran, an Sicherheitsnormen mitzuwirken oder sogar die Erstellung von neuen Normen anzuregen.

Udo Dolezych legt als Obmann des DIN-Ausschusses für Hebebänder, Rundschlingen und Zurrgurte stets großen Wert auf die fachliche Mitarbeit beim DIN.

Die Teilnahme unserer Experten an mittlerweile unzähligen Sitzungen in DIN-Gremien (national) und in CEN-Gremien (europaweit) hat im Ergebnis die Erstellung vielbeachteter Normen gebracht.

Dazu gehören etwa die DIN EN 12195-Normenreihe zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen oder die DIN 1492-Normenreihe zu textilen Anschlagmitteln. Aber auch bei Seil- und Kettennormen arbeiten wir mit.

Als Hersteller halten wir uns an normative Vorgaben, weil dadurch der Nachweis, dass wir uns korrekt verhalten haben, einfacher geprüft werden kann. Wir verstehen die Vorgaben der Norm als das Mindestmaß an Sicherheit, das wir bieten sollten. Viele unserer Produkte sind darüber hinaus geprüft; sie sind also leistungsfähiger beziehungsweise „sicherer“, als die jeweilige Norm es vorgibt.

## *Was ist der Unterschied zwischen einer Norm und einer Richtlinie?*

Auf den ersten Blick gibt es keinen großen Unterschied. Auch die Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) sind anerkannte Regeln der Technik.

Sowohl die DIN-Norm als auch die VDI-Richtlinie sind grundsätzlich „nur“ Empfehlungen. Solange sie also nicht in einer Verordnung festgeschrieben sind, sind sie keine gesetzlichen Vorschriften.

Im Falle der Ladungssicherung beispielsweise, also bezüglich der VDI 2700 sowie der DIN 12195, gibt es aber diesen Vorschriftencharakter, weil die Straßenverkehrsordnung eindeutig auf den „anerkannten Stand der Technik“ – und damit auf diese Normen und Richtlinien – verweist. Unterschiede finden sich in der Entstehung der Regeln.

An der Erarbeitung der VDI-Richtlinien sind etwa 10.000 Experten aus Wissenschaft, Industrie und öffentlicher Verwaltung ehrenamtlich beteiligt. Die VDI-Gremien arbeiten oftmals mit Spezialisten; bei der Entwicklung von DIN-Normen können sich „interessierte Kreise“ einbringen.



Als wichtigste Richtlinie des VDI ist in unserem Bereich die bereits genannte VDI 2700 Richtlinienreihe zu nennen. Auch hier arbeiten wir von Anfang an mit. Diese Richtlinie regelt zum Beispiel die Anwendung der Ladungssicherungsmittel. Nicht nur in Deutschland, sondern auch grenzüberschreitend zählt sie zum anerkannten Standard der Technik (z.B. Österreich/Schweiz). Es gibt Überschneidungen zwischen DIN und VDI, daher koordinieren sich die Ausschüsse über Schnittstellen und stimmen ihre Arbeitspakete ab.

### *Welche bekannten Normen gibt es?*

Jeder kennt DIN-Normen für Papierformate, zum Beispiel die DIN EN ISO 216, besser bekannt als DIN A4. Seit 1922 sorgt diese Normierung dafür, dass durch die Vereinheitlichung der Papiermaße ein Briefbogen in jeden Drucker oder (DIN-lang-) Briefumschlag passt.

Bei Schrauben und Muttern helfen die Gewindenormen. Die (genormte) Mutter unterschiedlicher Hersteller passt so auf die jeweilige (genormte) Schraube.

Im Bereich des Hebens und Transportierens gibt es eine Vielzahl an Normen. Für Hebebänder und Rundschlingen aus Chemiefasern gibt es beispielsweise die Normen DIN EN 1492-1 „Flachgewebte Hebebänder aus Chemiefasern für allgemeine Verwendungszwecke“ und die DIN EN 1492-2 „Rundschlingen aus Chemiefasern für allgemeine Verwendungszwecke“, um nur zwei Normen zu nennen.

Für die Ladungssicherung ist die bereits angesprochene DIN EN 12195-Normenreihe zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen grundlegend.

*Herr Schöbel, herzlichen Dank für dieses aufschlussreiche Gespräch.*

# „Über den Wolken ...“

... muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“

Reinhard Mey besang den Traum vom Fliegen in den 70er Jahren und traf damit bei vielen Menschen direkt ins Herz.

Für Studierende des Instituts für Technologie an der Universität Karlsruhe kann der Traum vom (Segel-)Fliegen als Mitglied der „Akademischen Fliegergruppe“, kurz Akaflieg, Realität werden. Das vereinseigene Motto „Studierende forschen, bauen, fliegen!“ ist Programm, hier ist alles von den Studierenden handgemacht. Vorerfahrungen im Fliegen sind aber nicht nötig.

## Stahlseile für den Auftrieb

Um Segelflieger in die Lüfte zu heben, werden sie an Stahlseilen nach oben gezogen bis die Thermik sie trägt. Die Akaflieg hat dafür eine motorgetriebene Seilwinde im Einsatz, bei etwa 3.000 Starts im Jahr. Die Seile werden pro Jahr ein- bis zweimal gewechselt.



Fotos © Jasmin Sembritzki, Akademische Fliegergruppe am Institut für Technologie an der Universität Karlsruhe

Die Seilwinde AFK-3 ist von der Akaflieg selbst entwickelt und gebaut. Mit ihrer Hilfe können die Segelflieger starten: Sie zieht die Stahlseile über Trommeln ein und beschleunigt somit die Flugzeuge auf ca. 100-120 km/h, damit diese vom Boden abheben können. Damit die Seile nicht zu



schnell auf den Boden fallen, sind Fallschirme an ihnen befestigt.

Dolezych als Spezialist für sicheres Heben und Transportieren unterstützt die wichtige Forschungsarbeit und spendete auch 2021 insgesamt 3.000 Meter Stahlseile. Damit ist auch für die kommende Saison der Flugbetrieb sichergestellt, der gerade im Winterhalbjahr sehr reizvoll ist. Jasmin Sembritzki, erste Vorsitzende der Akaflieg, erklärt, dass besondere Wetterphänomene, die nur im Winter vorkommen, Segelflüge bis zu 6.000 Metern erlauben. „Normal“ seien ansonsten bei gutem Wetter etwa 3.000 Meter Flughöhe, sofern kein Flughafen in der Nähe sei. Dann müsse man sich mit deutlich weniger Flughöhe begnügen.

## Training on the job

Mindestens 300 Arbeitsstunden pro Jahr müssen Interessierte bereit sein zu leisten. Vorkenntnisse werden keine verlangt, es ist „training on the job“, die älteren Mitglieder der Akaflieg zeigen, wie es geht. Es geht um Gemeinschaft, Freundschaften und um die Forschung. Segelfliegen ist tatsächlich ein Teamsport! Man fliegt zwar meistens alleine, aber am Boden geht nichts ohne ein gutes Team. Viele (ehemalige) Akaflieger bleiben auch beruf-



lich im Bereich der Luft- und Raumfahrt und können hier vom Erfahrungsschatz der Studentengruppe profitieren. Viele Alumni bleiben dem Verein treu, kommen regelmäßig zu Fluglagern und sind nicht selten als Fluglehrer aktiv.

### Impulse für die kommerzielle Luftfahrt

Das Fliegen an sich ist sicherlich ein großer Anreiz, aber eigentlich eher ein „Goodie“, so Jasmin Sembritzki. Die Mechatronikerin sprüht vor Begeisterung über „ihren“ Verein, erzählt von spannenden und auch in der kommerziellen Luftfahrt wegweisenden Entwicklungen. Da ist zum Beispiel das sogenannte Winglet, ein nach oben oder unten gebogener Fortsatz an den Enden der Tragflächen. Winglets verbessern die Ökobilanz der großen Vögel, indem sie den Luftwiderstand verringern und den Auftrieb erhöhen. Dieses kleine Bauteil wurde zuerst in der Akaflieg entwickelt und im Segelflug erprobt. Wir freuen uns, mit unseren Stahlseilen einen kleinen, aber relevanten Anteil an der spannenden Forschungsarbeit haben zu dürfen und wünschen den akademischen Fliegern in diesem Sinne allzeit guten Flug, warme Kleidung und grüßen herzlich:

Holm- und Rippenbruch!



Ein Schulungsflugzeug startet. Hierfür wird ein Stahlseil über 1 km ausgezogen und in das Flugzeug eingehängt. Zunächst rollt das Flugzeug noch am Boden. Ist es schnell genug, hebt es ab und kann bis auf ungefähr 450 Meter steigen.



## Langzeitstudie des TÜV SÜD abgeschlossen

Ladungssicherung von PKW auf Fahrzeugtransportern ist eine Wissenschaft für sich. Um alle Einflussfaktoren möglichst genau erkennen und berücksichtigen zu können, hat eine Arbeitsgruppe des TÜV SÜD in den letzten 4 Jahren Tests mit Fahrzeugen unterschiedlicher Gewichtsklassen und Ausführungen durchgeführt. Diese mehrteilige und mehrjährige Studie zur Ladungssicherung auf Fahrzeugtransportern wurde Ende 2021 abgeschlossen und als Abschlussbericht der Arbeitsgruppe veröffentlicht.

Die Mitglieder der internationalen Arbeitsgruppe kamen aus der Fahrzeug- und Ladungssicherungsmittelentwicklung, dem Speditionsgewerbe sowie aus dem Bereich der Ladungssicherungsforschung. Neben Dolezych und dem TÜV SÜD selbst waren namhafte Fahrzeughersteller und Transporteure aus ganz Europa vertreten.

Die in dieser Studie kommunizierten Ergebnisse für die Ladungssicherung von PKW auf Fahrzeugtransportern sind das Resultat dynamischer Fahrversuche mit unterschiedlichen PKW-Beladungen und Sicherungen. Den dynamischen Tests voraus gingen statische Untersuchungen der Reibungsverhältnisse sowie zahlreiche Versuche mit den verwendeten Zurrgurten und Controllern.

Die Ergebnisse dieser Voruntersuchungen wurden 2016 und 2018 in den Berichten „Ermittlung von Reibbeiwerten von Reifen auf Fahrbahnelementen von Fahrzeugtransportern“ (Juni 2016) sowie „Prüfvorrichtung zur Ermittlung der auftretenden Kräfte einer Reifensicherung für PKW und Nutzfahrzeuge“ (September 2018) durch die Mitwirkenden dieses Arbeitskreises veröffentlicht.

## Einfach sicher mit dem TensionController

Sie wollen sichergehen, dass Sie mit Zurrmitteln hier nach dem neuesten Stand der Technik sichern?

Für die Beförderung auf Autotransportern konstruierte Dolezych bereits 2018 gemeinsam mit der Fachgruppe Ladungssicherung des TÜV SÜD einen Prüfstand, um die (bis dahin unbekannt) real erzeugten Sicherungskräfte am einzelnen Reifen und in allen Zurrgurten-Komponenten im rein statischen Versuch darzustellen. Diese Prüfungen sind mittlerweile der neue Maßstab für Zertifizierungen des TÜV SÜD.

Basierend auf diesen Prüfergebnissen entwickelten Dolezychs Ingenieure eine neue Generation von Zurrgurten und Controllern für die PKW- und LKW-Ladungssicherung. Sie wurden einschließlich aller Komponenten wie Wirbelhaken und Spannratschen entsprechend den neuen Prüfvorgaben der Expertengruppe TÜV SÜD getestet.

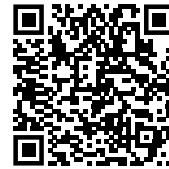
## Aktuelle OEM-Richtlinien

Dolezych Zurrgurte mit TensionController entsprechen neben den aktuellen Verladerrichtlinien der OEMs auch bereits der erst Ende 2021 neu entwickelten Daimler-Richtlinie zur Ladungssicherung von PKW nach dem neuesten technischen Stand. Sie sparen damit unnötige Diskussionen über die Sicherung:

- Der TensionController erfüllt diese OEM-Vorgaben mit Leichtigkeit.
- Entsprechende Kontrollen sind so schnell erledigt.



Wer's ganz genau wissen will



Hier geht's zum  
**TensionController**



Hier geht's  
zur Studie des  
**TÜV SÜD**

- Die Richtlinienkonformität ist dann garantiert, wenn Sie die entsprechenden TensionController-Zurrgurte je nach der zu sichernden Fahrzeugklasse verwenden.

Jeder Transport unterliegt individuellen Bedingungen! Mit unserem „Baukastensystem“ lassen sich die unterschiedlichen Ratschen und Gurtbänder miteinander kombinieren. Die einzelnen Bestandteile können so optimal für die speziellen Gegebenheiten des Transportfahrzeugs und der zu transportierenden Fahrzeuge angepasst werden. Wenn Sie weitere Informationen zum TensionController benötigen, sprechen Sie uns an oder besuchen Sie unsere Website.



## Forschungs- und Technologiezentrum LaSi Selm

### Dienstleistungsangebot des Forschungs- und Technologiezentrums Ladungssicherung Selm gGmbH komplettiert

Unser Kooperationspartner Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm gGmbH (F&T LaSiSe) bietet ab Juni **Online-Kurse** zur Vorbereitung auf die Ausbildereignungsprüfung **für alle Branchen** vor der Industrie- und Handelskammer (IHK) an. Qualifizieren Sie sich in zwei (Vollzeit) bzw. vier Wochen (Teilzeit) als Ausbilder.

Für die Vorbereitung auf die Ausbildereignungsprüfung vor der Industrie- und Handelskammer ist von Vorteil, dass die Dozenten des Lehrgangs selbst für die IHK und HWK prüfen. Dadurch

kennen sie die Prüfpraxis und können die Teilnehmer pass- und punktgenau auf die kommenden Prüfungen vorbereiten.

Zielgruppe sind alle Personen, die in den Betrieben ausbilden wollen. Einzige Zugangsvoraussetzung für die Weiterbildung ist der Facharbeiterbrief. Der Vorbereitungslehrgang wird bis zu 100 Prozent über die Agentur für Arbeit, das Jobcenter und die Volkshochschulen über die WeGebAU-Förderung gefördert. Über einen Bildungsscheck der IHK und Handwerkskammern sind bis zu 50 Prozent Förderung möglich. Von dieser Förderung profitieren Betriebe genauso wie Personen, die diese Weiterbildung privat besuchen wollen.



Hier finden Sie weitere Infos:

## Seilprüfung im Dortmunder Zirkus Fritzantino

Auch scheinbar schwerelose Seiltänzer müssen sich auf tragende Seile verlassen können! Damit sie ihre Kunststücke auf einer sicheren Basis zeigen können, werden die Seile einer jährlichen Prüfung unterzogen.

Der Dortmunder Zirkus Fritzantino ist im Dortmunder „Haus für Jugend“, dem Fritz-Henßler-Haus, beheimatet. Er bietet Zirkus-Workshops und Zirkus-Training für Kinder und Jugendliche an. Regelmäßig zeigen die jungen Artisten ihr Können bei öffentlichen Aufführungen.

Thomas Schade, Qualitätsmanager, Dozent und unser Spezialist für Seilprüfungen, freut sich auf diesen etwas anderen Arbeitseinsatz: „Eine schöne Abwechslung zu den Prüfungen unserer Produkte, die normalerweise in Werkstatthallen statt auf Bühnen stehen.“ Für die Verantwortlichen des Zirkus ist er ein alter Bekannter – Gerüst und Seile für die Artisten prüft er jedes Jahr. Heute haben wir ihn dabei begleitet.

Die Konstruktion für die Akrobaten ist in die Jahre gekommen; sie stammt noch aus DDR-Zeiten. Dank guter Pflege und genauer Prüfung ist sie ein „altes Schätzchen“, an dem schon Generationen

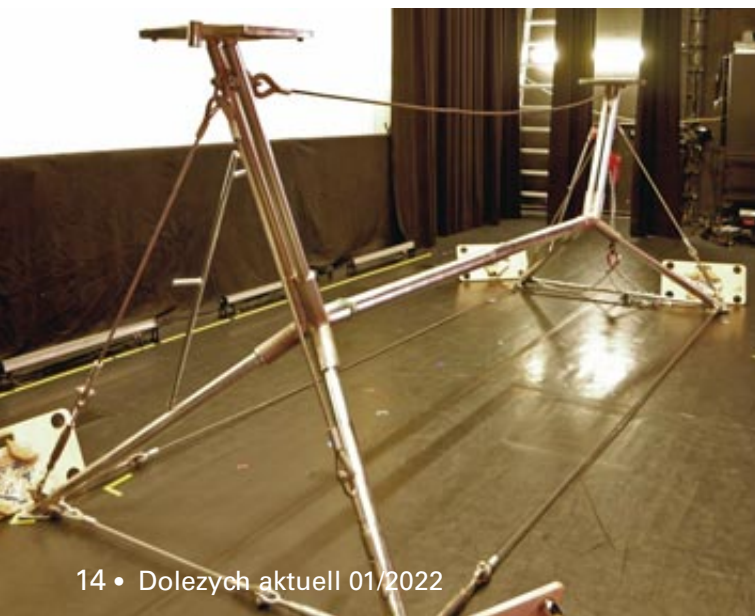


Foto © Zirkus Fritzantino

von Equilibristen die Anfänge dieser Zirkuskunst ausprobieren durften. Im halbdunklen Bühnenraum erscheint das Seilgerüst filigran; kaum vorstellbar, dass zarte Seile Menschen halten, Sprünge auffangen und Kunststücke erlauben. Im Licht, aus der Nähe betrachtet, ändert sich der filigrane Eindruck: Schlanke Seile, aber starke Pfosten und beeindruckende Gewindemuttern machen einen vertrauenswürdigen Eindruck.

Diese Präsenz und das Wissen um die geprüfte Sicherheit sorgt auch bei den Neulingen unter den Artisten für Vertrauen und Ruhe.

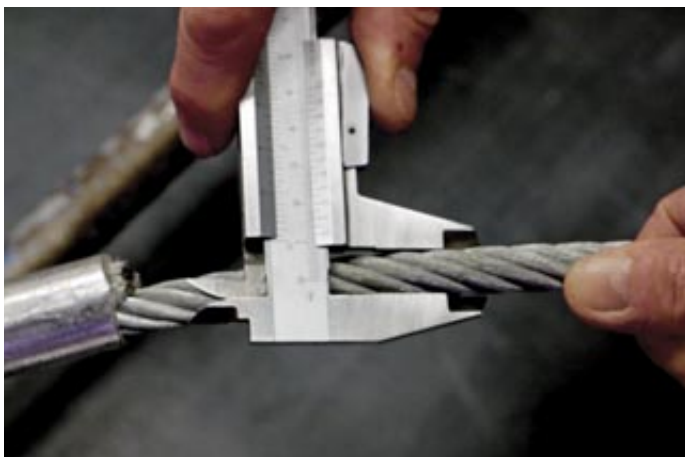
Thomas Schade macht sich an die Arbeit. Die Seilprüfung ist Handarbeit und erfordert taktiles Gespür, ein gutes Auge, detailverliebte Genauigkeit und viel Erfahrung!

Immer mit dabei: Messschieber, Zollstock und Prüfprotokoll mit Bemerkungen aus dem letzten Jahr.

Zunächst nimmt Thomas Schade das tragende Seil, auf dem die Artisten später balancieren, genau unter die Lupe: Mit der Hand fährt er aufmerksam das Seil entlang. Ist alles glatt? Gibt es Beschädigungen?



Mit dem Messschieber prüft er an verschiedenen Stellen die Dicke des Seils. Auch die Seilenden unterzieht Thomas Schade einer genauen Prüfung.

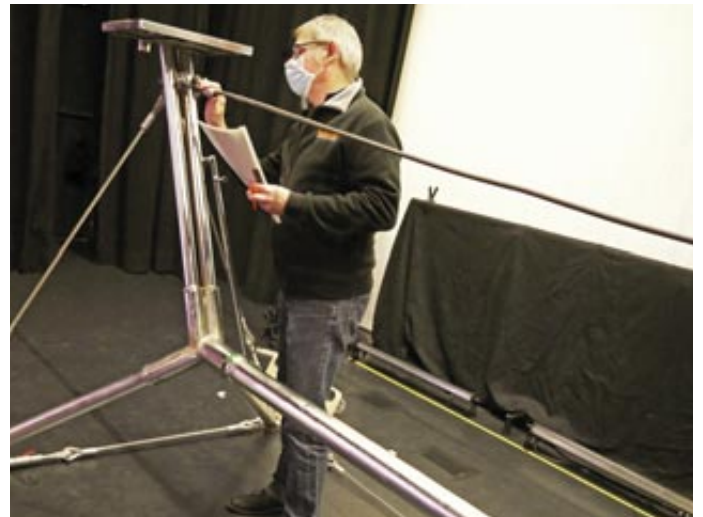


Alle Werte werden in das Prüfprotokoll eingetragen. Hier ist alles in Ordnung. Nach der Prüfung des „Hauptseils“ sind die Nebenakteure an der Reihe. Auch hier: Die Seile werden geprüft, gemessen, begutachtet.

Die Seile sind in einwandfreiem Zustand – aber die Aufhängung erfordert einen zweiten und dritten Blick:

Ist der Schäkel, der die Seile hält, weit genug, um die beiden Seilenden mit Kauschen korrekt aufzunehmen? Hat sich seit der letzten Prüfung etwas

verändert? Wurde das Gerüst vielleicht ab- und wieder zusammengebaut? Wie stark ist die Belastung dieser Halteseile? Jedes Detail wird genau geprüft.



Zu guter Letzt sind die Veranstalter beruhigt und glücklich: Das Gerüst kann weiterverwendet werden, es ist sicher und der Premiere steht nichts mehr im Weg. Als Abschiedsgeschenk bekommen wir noch eine kleine Vorführung der Trainerin. Scheinbar schwerelos bewegt sie sich grazil über das Seil – beeindruckend!

Vielen Dank dafür und bis zum nächsten Jahr!



## Interview mit Herrn Beckert, Rohrleitungsbau Fritz Heidel OHG

Michael Beckert ist Bauleiter bei der Fritz Heidel OHG in Glött im bayerischen Schwaben. Seit März 2020 setzt er unsere textile Kette DoNova® PowerLash sowie den für die DoNova® optimierten Ratschlastspanner DoRa ein. Zeit genug, unsere patentierte textile Kette aus der Hochleistungsfaser Dyneema® auf Herz und Nieren zu testen.

Wir freuen uns, dass Herr Beckert sich Zeit für ein Interview mit uns genommen und uns seine Erfahrungen mit der DoNova® PowerLash mitgeteilt hat.

*Herr Beckert, wie lange haben Sie die DoNova® bei Ihnen im Betrieb im Einsatz? Sind Sie mit dem Produkt zufrieden?*

Wir sind sehr zufrieden. Wir haben nach einer Alternative zu den schweren Stahlketten gesucht. Ich hatte auf einer Messe den Begriff „Dyneema-Ketten“ zum ersten Mal gehört. Ihr Außendienstleiter Herr Längle hat sich daraufhin bei uns

vorgestellt und uns informiert, dass die DoNova® bei Ihnen zum Standard-Sortiment zählt.

Wir wollten die Kette einfach mal ausprobieren. Also haben wir sie seit März 2020 im Einsatz.

*Ist die DoNova® fest auf einem Fahrzeug oder variieren Sie?*

Im Normalfall haben wir die textile Kette für die schweren Brocken auf unserem großen Tieflader. Natürlich gibt es Ausnahmen.

*Gibt es neben dem deutlich reduzierten Gewicht noch weitere Vorteile?*

Letztendlich lag im Fokus, dass wir unsere Mitarbeiter entlasten wollten. Wenn der LKW-Fahrer alleine ist, kommt er schon ins Schwitzen, wenn er mit Stahlketten und Haken hantieren muss. Dann muss er noch festzurren – das ist alles schon ordentlich kraftraubend. Mit der deutlich leichteren DoNova® ist das sehr viel angenehmer. Die Ladungssicherung geht mit der textilen Kette auch schneller.

Die DoNova® lässt sich zum Beispiel problemlos über die Kettenglieder mit Haken einkürzen.

Wenn Sie da eine Stahlkette haben, tun Sie sich immer schwerer mit einem Kettenverkürzer.

*Gibt es Rückmeldungen von Kollegen?*

Ja, die sind auch glücklich. Die Kollegen sagen, es passt alles.

*Sie haben uns freundlicherweise auch Bilder zur Verfügung gestellt.*

Auf diesen Bildern sehen Sie, wie ein Wasserschacht für eine größere Wasserleitung gesichert wird. In den Schächten werden die Wasserlei-



tungen angeschlossen. Außerdem gibt es noch Entnahmestellen und Entlüftungsleitungen.

*War das eine besonders schwere Herausforderung?*

Die Ausmaße waren schon besonders. Das Gewicht des Wasserschachts ist aber ähnlich wie das einer großen Baumaschine. Der Schacht wiegt ca. 20 Tonnen. Unser großer Raupenbagger hat etwa 22 Tonnen.

*Herr Beckert, im Normalfall gibt es neben Licht ja auch Schatten. Haben Sie oder Ihre Kollegen Nachteile der DoNova® entdecken können?*

Eigentlich nicht. Uns wurde gesagt, das Einzige, was man vermeiden sollte, ist, die DoNova® auf dem Boden hinter sich herzuziehen. Da könnten die Fasern brechen.

Das haben wir unseren Mitarbeitern eingebläut. Wenn ich mir nach den 2 Jahren die Ketten jetzt

so anschau: Die sind nicht mehr so schön hellgrau wie sie bei Lieferung ausgesehen haben. Die haben ihre 2 Jahre auf dem Bau hinter sich. Da sind sie ein bisschen dunkler geworden. Aber ansonsten schauen die echt noch gut aus.

Unsere größte Befürchtung war, dass die Ketten schnell aufspreißen oder die Fasern runterhängen, so dass man sie schnell wegschmeißen muss. Das hat sich aber nicht bestätigt. Die halten schon echt was aus.

*Würden Sie die DoNova® weiterempfehlen?*

Uneingeschränkt ja! Wir haben auch schon neue Ketten mit Ihren neuen DoRa-Ratschlastspannern bestellt, die liegen hier schon auf Lager. Vermutlich werden wir auch den kleinen Tieflader damit ausstatten.

*Herr Beckert, herzlichen Dank für Ihre Zeit und das Gespräch!*



Fotos © Rohrleitungsbau Fritz Heidel OHG

## Unsere Content-Redakteurin erlebt Dolezychs Seminar zur Ladungssicherung

Ich fahre in die aufgehende Sonne hinein. Es scheint eine Landpartie zu werden – Raureif liegt über den Feldern, der wolkenlose Himmel verspricht einen traumhaften Tag. Mein Navigationssystem führt mich aus dem Ort heraus – ich bin gespannt, wohin.

Inmitten der Felder und Wälder ein Schild: Es weist den Weg zum Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung.

Eine schmale Straße führt durch Waldgebiet. Ich schaue auf meine Navi-Anzeige: Kann das alles richtig sein?

Kurze Zeit später ein großes Tor: Der Eingang zum Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm (kurz LaSiSe). Es ist das erste Freiluft-Forschungslabor für Ladungssicherung, mit vielfältigen Möglichkeiten für Fahrversuche – nicht nur für PKW, sondern gerade auch für große LKW. Hier findet unser zweitägiges Seminar zur Ladungssicherung statt. Es wird um die theoretischen und praktischen Grundlagen in der Ladungssicherung gehen. Zielgruppe sind alle, die mit dem Verladen und Sichern von Gütern zu tun haben, zum Beispiel Fuhrparkleiter, Sicherheitsfachkräfte, (Berufs-) Kraftfahrer, Versandleiter, Verlademitarbeiter oder Anwender und Einkäufer von Ladungssicherungsmitteln.

### Der erste Eindruck

Im Seminarraum ist alles vorbereitet: Ein dickes Paket mit Unterlagen an jedem Platz, auf einem Tisch liegen vielfältige Produkte zur Ladungssicherung. Hinten im Raum sind die Dozentenplätze klar ersichtlich – fünf Laptops reihen sich aneinander. Fünf Dozenten zu einem Thema; das verspricht unterschiedliche Betrachtungsweisen und bedeu-

tet wortwörtlich geballte Kompetenz! Je mehr Standpunkte, desto differenzierter wird vermittelt, einen umso genaueren Einblick gibt es in die Welt der Ladungssicherung! Dank unterschiedlicher Themenschwerpunkte ist auch in der Theorie für Abwechslung gesorgt.

### Der erste Tag: Grundlegende Theorie und Praxis

Die Lerneinheiten des ersten Tages widmen sich den Grundlagen der Ladungssicherung. Ohne theoretisches Basiswissen kann die praktische Umsetzung nicht gelingen.

Los geht's mit der rechtlichen Betrachtung: Die juristische Sicht ist auf den ersten Blick erschreckend – die gesamte Lieferkette entlang sind alle Mitwirkenden verantwortlich für die korrekte Ladungssicherung – zurückziehen kann sich niemand, auch nicht mit dem Hinweis auf Unkenntnis (hier greift der bekannte Grundsatz „Unkenntnis schützt vor Strafe nicht“) oder darauf, dass es weitere Mitwirkende gebe! Ein Grund mehr, sich Wissen über die korrekte Ladungssicherung anzueignen.

Unerlässlich für die Praxis sind auch grundlegende physikalische Kenntnisse. Mit leicht verständlichen Versuchen und eingängigen Erklärungen gibt es für die Teilnehmer manchen Aha-Effekt. Zum Beispiel, dass jeder irrt, der denkt „Die Ware ist so schwer, die (ver)rutscht schon nicht“ – ein folgenschwerer Fehler, wie wir im Mini-Experiment sehen: Ob beladen oder nicht, die Mini-Paletten des Modells rutschen im Versuch nahezu gleichzeitig auf der schiefen Ebene.



Ab nach draußen: Die realen Fahrversuche am ersten Tag auf dem riesigen Gelände zeigen den Teilnehmern nachdrücklich, wie gefährlich unzureichend gesicherte Ladung sein kann. Erlebbar Kraft und höchst einprägsame Bilder: Wir werden Zeugen von Salto schlagenden Kanistern und schweren Gütern, die sehr beweglich sind – dies alles natürlich mit Sicherheitsabstand und von den Ausführenden wohl kalkuliert; nicht ausdenken, wenn so etwas im regulären Straßenverkehr passiert!



### Konkrete Fragen am zweiten Tag

Der zweite Tag beginnt wieder mit Theorie. Während uns gestern die allgemeinen rechtlichen und physikalischen Grundlagen erläutert wurden, geht es heute um konkrete Fragen: Was ist ein Lastverteilungsplan und wie funktioniert das? Welche Hilfsmittel gibt es zur Ladungssicherung? Wann wende ich welche LaSi-Methode an? Wie erkenne ich, ob meine Zurrmittel noch einsatzfähig sind? Und wieder Praxis: Nach dem Mittagessen dürfen wir selbst Hand anlegen. An den vorbereiteten Stationen warten unterschiedliche Aufgaben auf uns, die wir in kleinen Gruppen lösen sollen.



Coil, Weichverpackungen, hohe, schnell kippende Waren – jede Gruppe hat eine harte Nuss zu knacken. Lebhaftige Diskussionen und kreative Versuche führen aber dank des neu erworbenen Wissens in allen Gruppen zu überzeugenden Antworten. Zum Schluss wird es spannend: Ist alles korrekt oder hat die „Jury“ an unseren Ausführungen etwas auszusetzen? Konnten wir das Erlernte schon gut umsetzen? Die Ausbilder prüfen die gefundenen Lösungen genau, kommentieren die Umsetzungen und geben Tipps zur Optimierung. Am Ende des Praxisteils Applaus: Alle waren zufrieden, diese Ladungssicherungsmaßnahmen wären bei jeder Prüfung akzeptiert worden! Glückwunsch an die aufmerksamen und kreativen Teilnehmer und ganz herzlichen Dank an unsere engagierten und kompetenten Dozenten!

### Ein persönliches Resümee

Grundsätzlich weiß jeder, dass Ladungssicherung lebenswichtig ist. Natürlich war das auch mir bereits vor dem Seminar bewusst. Was aber alles wirklich passieren kann, wenn zum Beispiel die physikalischen Gesetze nicht beachtet werden, das hat das Seminar mir und allen Teilnehmern noch einmal eindrücklich vor Augen geführt, und zwar im Wortsinn! Diese Erlebnisse der Wucht von Gegenständen und Fahrkräften bleiben als Bilder im Kopf!

Es ist gut, dass Experten durch diese Seminare sensibilisieren und ausbilden. Ich persönlich werde in Zukunft auch meine Wocheneinkäufe vernünftig verstauen und sichern – und die Hundebox ist jetzt auch gut verzurrt!

## Einsatz für das Familien- Unternehmertum

Tim Dolezych ist neuer Vorstandsvorsitzender des Regionalkreises Dortmund vom Verband DIE JUNGEN UNTERNEHMER.

Er übernimmt dieses Ehrenamt von Veronika Riepe (Ringhotel Drees).

DIE JUNGEN UNTERNEHMER sind seit 70 Jahren über alle Branchen hinweg die Interessenvertretung bis 40jähriger Unternehmer und Eigentümer. Der Verband ist in einzelne Landesverbände und den Bundesverband strukturiert. Durch gute Vernetzung in Politik und Medien und den direkten Dialog mit den Entscheidungsträgern nehmen



DIE JUNGEN UNTERNEHMER deutschlandweit aktiv am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben teil. Sie machen sich unter anderem stark für soziale Marktwirtschaft, mehr Wettbewerb, Eigenverantwortung und Generationengerechtigkeit.

# Wir gratulieren ganz herzlich

## Sicherheit durch Qualität!



Das ist das Motto des Fachverbands Seile und Anschlagmittel e.V. (FSA). 36 führende Fachunternehmen sind unter dem Dach des FSA verbunden. Die Mitgliedsunternehmen sind Hersteller und/oder Händler von Seilen, Anschlag- und Ladungssicherungsmitteln, Hebezeugen, Lastaufnahmemitteln, Produkten für den Arbeitsschutz und allen Arten von Zubehör.

Karl-Heinz Keisewitt wurde bei der Jahresversammlung im November 2021 einstimmig als Vorsitzender wiedergewählt. Neben der Qualität

der Produkte ist also auch die Sicherheit durch Kontinuität in der Vorstandsebene gewährleistet.



# Gratulation: Unsere Jubilare

Oktober 2021



Karl-Heinz Keisewitt (li.) gratuliert Mirko Pähler (10 Jahre)

November 2021



Tim Dolezych (li.) und Karl-Heinz Keisewitt (re.) gratulieren Necla Ilhan (10 Jahre)



Karl-Heinz Keisewitt (li.) und Tim Dolezych (re.) gratulieren Gisela Maniecki und Zoran Divkovic (30 Jahre)

Januar 2022



Arnd Lessmann (re.) gratuliert Christoph Rehnert (10 Jahre) und Silvia Bauer (30 Jahre)



Tim Dolezych (li.) gratuliert Nicole Galuba (20 Jahre) und Thomas Kokott (35 Jahre)



Karl-Heinz Keisewitt (re.) gratuliert Mustafa Karatut (25 Jahre)

März 2022



Karl-Heinz Keisewitt (re.) gratuliert Andreas Witte (35 Jahre)



Karl-Heinz Keisewitt (li.) und Tim Dolezych (re.) gratulieren Daniel Schröder (35 Jahre)



Karl-Heinz Keisewitt (re.) gratuliert Andreas Birke (35 Jahre)



Arnd Lessmann gratuliert Sandra Esche (20 Jahre)



Karl-Heinz Keisewitt (li.) und Tim Dolezych (re.) verabschieden Silvia Bauer in den wohlverdienten Ruhestand

# Neue Mitarbeiter

Wir begrüßen unsere neuen Mitarbeiter und wünschen ihnen einen guten Start und viel Erfolg bei allen Projekten!



**Marion Hobein**

- bei Dolezych seit 01.11.2021
- im Prüfservice
- Hobbies: Klavier spielen, Lesen, Spaziergänge mit ihrem Hund



**Gisela Warzecha**

- bei Dolezych seit 17.11.2021
- als kaufmännische Mitarbeiterin in der Buchhaltung und dem Debitoren-/Kreditorenmanagement
- Hobbies: Wandern, Kochen, Sport



**Manuela Schönrock**

- bei Dolezych seit 22.11.2021
- als Marketing Managerin
- Hobbies: Crossfit, Yoga, Biking, Reisen, Lesen



**Alexander Krosta**

- bei Dolezych seit 01.01.2022
- als Vertriebsleiter Handel
- Hobbies: Laufen, Kochen

# Team Dolezych



**Muhammed Dogan**

- bei Dolezych seit 01.03.2022
- als kaufmännischer Mitarbeiter für den Prüfservice
- Hobbies: Schach, Fußball, Reisen



**Mariana Lainka**

- bei Dolezych seit 01.04.2022
- im Seminar- & Eventmanagement
- Hobbies: Lesen, Kochen, Wandern

## Dolezych-Seminare

Wir nutzen unser Know-how nicht nur, wir geben es auch weiter! Unsere Spezialisten schulen praxisnah und vermitteln neben dem anschaulichen praktischen Wissen auch theoretisches Grundlagenwissen.

Als Normungsmitglied sind wir in die Richtlinienentwicklung involviert. Durch den engen Kontakt zu Berufsgenossenschaften und Kontrollinstanzen kennen wir die entscheidenden Schnittstellen zwischen Theorie und Praxis.

Thema	Datum	Anzahl Tage	Ort
Ladungssicherung	Ausgebucht	03. + 04.05.2022	2 Tage Selm
Ladungssicherung	27.09.2022	1 Tag	Selm
Anschlagmittel	28.09.2022	1 Tag	Selm
Befähigte Person für Drahtseile und Lastaufnahmemittel	29.09.2022	1 Tag	Selm
Laufende Seile	30.09.2022	1 Tag	Selm
Ladungssicherung	08. + 09.11.2022	2 Tage	Selm
Anschlagmittel	22. + 23.11.2022	2 Tage	DASA

Weitere Seminare (z. B. Ladungssicherung im Kleintransporter nach VDI 2700, Blatt 16) nach Absprache.



Die meisten unserer Seminare finden im Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm gGmbH statt. Das Freiluft-Forschungslabor bietet perfekte Voraussetzungen für eine effiziente und praxisnahe Schulung, sowohl im Außen- als auch im Innenbereich.

### Frühbucher-Rabatt

Wenn Sie bis 60 Tage vor Seminarbeginn buchen, profitieren Sie von unserem Frühbucher-Rabatt von 15 Prozent!

Ihre Ansprechpartnerin zu den Themen Seminare, Frühbucher-Rabatt und staatliche Förderprogramme:

Mariana Lainka, Seminar- & Eventmanagement

☎ 02 31 / 82 85 - 321

✉ [mariana.lainka@dolezych.de](mailto:mariana.lainka@dolezych.de)

QR-Code scannen und bequem online buchen:



**Impressum**

Verantw. i. S. d. Presserechts:  
Manuela Schönrock  
Dolezych GmbH & Co. KG,  
Hartmannstraße 8, 44147 Dortmund  
Copyright Dolezych,  
Dortmund, 2022  
info@dolezych.de  
www.dolezych.de

Bildnachweis Titel:  
© BOLKTRANSPORT B.V., Niederlande

