



▲ DAS GEORDNETE CHAOS

Das Entladen der Container (oder Lkw) bildet den ersten Schritt zum Weiterversand der Waren an die Empfänger.

▲ GEFAHRGUT INKLUSIVE

Neben den „normalen“ Lagerflächen verfügt PCH auch über unterschiedliche Gefahr- guträume – plus einem amtlich genehmigten Begasungsplatz.



▲ SCHWERES GERÄT

Für den internen Umschlag von Containern setzt PCH auf zwei Reachstacker mit einer Traglast von maximal 45 t.

von rund 63.000 m² nationalen und internationalen Speditionen etwa 19.000 m² Hallenfläche an, die teilweise beheizbar sind, über moderne Zugangskontrollen und sogar über einen eigenen Gleisanschluss verfügen. Darüber hinaus stehen für Gefahrgüter unterschiedliche Lagerflächen nach dem Bundesemissionsschutzgesetz sowie ein separater, behördlich genehmigter Begasungsplatz für entsprechende Destinationen der Waren bzw. Ladungsträger zur Verfügung.

Projektladungen

Neben der Sparte „Sammelladung“ offeriert PCH auch die Übernahme von Projektgeschäften. Die dann beispielsweise auf so genannten Flats oder Open-Top-Containern den Hamburger Hafen erreichen oder auch verlassen. Bei diesen Projektverladungen handelt es sich zumeist um überdimensionale Maschinen- und Anlagenteile oder auch um komplette Bau- und Arbeitsmaschinen. Für das Handling dieser Güter und der ebenfalls umzuschlagenden Schwerlastkollis stehen beispielsweise zwei ausgewachsene Reachstacker mit einer maximalen Traglast von je 45 t zur Verfügung. Ergänzt wird dieses Umschlagduo durch 12- und 16-t-Stapler sowie eine größere Flotte an kleinen und mittleren Flurförderzeugen.

Letzteren fällt natürlich ein Großteil des Warenumschlags in den beiden Lagerkomplexen von PCH zu. Die allgegenwärtige Präsenz gerade der kleineren Stapler wird natürlich bei einem Gang durch die Lagerhallen deutlich. Dabei verdeutlicht schon ein flüchtiger Blick auf die jeweiligen Kollis- und Plattenkennzeichnungen das breite Spektrum der Destinationen und die Vielfalt der Waren bei PCH und SACO – Sammelgut pur!

Aus allen Erdteilen der Welt werden die Güter insbesondere in Containern angeliefert und nach ihrer Konsolidierung erneut in Container oder aber auch in Lkw verladen.

Konsolidierung der Waren

Dabei verweisen sowohl Andrea Briks, Geschäftsführerin bei SACO, als auch Klaus Wachsmann auf die Bedeutung von Hamburg für den europäischen Frachtverkehr. So ist die norddeutsche Großstadt trotz deutlicher Verbesserungen in der Infrastruktur in den vergangenen Jahren nach wie vor der erste Anlaufpunkt für Waren aus Skandinavien, insbesondere natürlich aus Dänemark und dem südlichen Schweden. Die Drehscheibenfunktion der Hansestadt wird nach Aussage von Wachsmann jedoch auch durch die unzähligen Ladungen von und nach Ost- bzw.