



Sie dürfen nur mit
Ausnahmegenehmigung
fahren, nur auf genau
vorgeschriebener Route,
gesichert durch Begleit-
fahrzeuge, nur nachts...



DIE EDEL TRUCKER

Text Gernot Apfelstedt **Fotos** Thorsten Baering

Wie kommt ein Boot zur „boot“? Zwei Nächte lang hängten wir uns an einen Schwerlast-Konvoi des Yachttransport-Spezialisten Glogau von Greifswald nach Düsseldorf. Ein spannender Törn mit tiefen Blicken hinter die Kulissen.





Wichtige Dokumente:
Fahrer Michael Heiden (l.)
nimmt auf dem Werftareal
der Hanse Group in Greifswald
die Frachtbriefe für
alle fünf Yachten entgegen.
– Vor dem Laden steht das
Einschweißen in Folie,
danach die Abfahrkontrolle
der Polizei. – Der Konvoi
bei Hamburg-Billstedt (o.).



Langsam wird die Sealine
F 380 vom Travellift auf den
Trailer heruntergelassen.
Ihr Rumpf muss auf der Pal-
lung aufsetzen, er darf den
Rahmen nicht berühren.



KEIN KOMPROMISS BEI DER SICHERHEIT FÜR MENSCH UND LADUNG



Gemessen und für zu hoch befunden: Die Flybridge der Sealine F 380 liegt auf 4,62 m. Hochfahren des Z-Antriebs und Entfernen von Pallholz bringen 20 cm.

Wir sind mit Michael Heiden verabredet, als wir am 9. Januar das Werftareal der Hanse Yachts AG in Greifswald ansteuern. Von dort soll am Abend ein Konvoi von fünf Sattelzügen nach Düsseldorf aufbrechen, um drei Motor- und zwei Segelyachten sicher zur boot 2014 zu bringen. Die Hanse Group, unter deren Dach mittlerweile sechs Bootsmarken produziert werden, hat damit Glogau aus Neumünster beauftragt, einen der größten Yachttransporteure Europas im Luxussegment. Michael ist einer der fünf Schwerlastfahrer und verfügt über langjährige Erfahrung beim Transport kostbarer Rümpfe. Er soll uns mit den Besonderheiten derartiger Missionen vertraut machen und konkret mit dem Ablauf dieser Überführung, die wir bis nach Düsseldorf begleiten wollen. In wenigen Stunden wird er eine Sealine F 380 auf den Trailer seines 480 PS starken Scania Haubers laden, die in Düsseldorf Weltpremiere feiert. Sein Kollege Markus Reuß soll eine Sealine S 450 zur boot bringen, Steven Neumann eine Fjord 40 Open, Holger Topf die neue Version der Segelyacht Varianta 44 und René Kandziora die größte und schwerste Ladung im Glogau-Konvoi, die Segelyacht Moody DS 54 (Länge 17,10 m, Breite 5,20 m, Gesamtgewicht laut Frachtbrief 27,72 t).

Jede der fünf Yachten überschreitet schon für sich allein in mindestens einem Punkt die Grenzen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Fahrzeuginnenlänge bei Sattelkraftfahrzeugen 16,50 m, Breite 2,55 m, Höhe 4 m). So ist für jede Fahrzeug-

kombination eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erforderlich, die sogenannte 70er-Genehmigung. Diese Grundgenehmigung fürs Fahrzeug muss die Glogau-Zentrale in Neumünster ebenso bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einholen wie die Genehmigung für die Route des jeweiligen Transports. Letztere bei allen Bundesländern, die der jeweilige Schwertransport durchfährt. Die Yachttransporteure müssen sich exakt an die vorgeschriebene Route sowie die Auflagen halten, die sich von Land zu Land teilweise stark unterscheiden. Beispielsweise was die Anzahl der Begleitfahrzeuge – die „hinteren Augen“ der Truckfahrer – angeht: Sie sichern den Schwertransport, können eine Spur dicht machen oder mittels Wechselverkehrszeichenanlage Überholverbot schalten, wenn es die Situation (Baustelle, Auffahrt etc.) erfordert. Reicht in Mecklenburg-Vorpommern ein Begleitfahrzeug dritter Generation (im Fachjargon BF3) für bis zu drei Schwerlast-Lkws aus, gilt in Nordrhein-Westfalen ein BF3 für zwei Lkw. In Brandenburg braucht sogar jeder Schwertransport einen eigenen Begleiter. Dies müssen die Disponenten in der Glogau-Zentrale bei der Transportplanung ebenso berücksichtigen wie die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer. So beträgt die normale Tageslenkzeit neun Stunden. Nach spätestens 4,5 Stunden müssen die Schwerlast-Kapitäne 45 Minuten Pause machen. Die Lenkzeit unseres Düsseldorf-Konvois liegt in der Nacht. Er darf sich – von situationsbedingten Ausnahmen abgesehen – nur von 22 Uhr bis



Stationen eines Asphalt-Törns: Ankunft am Düsseldorfer Messegelände (o.).
 – Tagsüber ruht der Konvoi auf der Raststätte Allertal West (A 7). – Ungeplanter Stopp: Die Folie ist gerissen und muss entfernt werden.
 – Die Begleiter (u. I. Fanny Großer) sind die „Augen“ hinten, warnen und sichern.





Messe Düsseldorf, Halle 6: Die Anlieferung der Yachten am jeweiligen Stand wird zu einer Art Navigationsmeisterschaft: Im Schnecken tempo schiebt Markus Reuß den Trailer mit der Sealine S 450 rückwärts durchs enge Hallentor (u. l.). – Knapp geht's zunächst auch bei der Fjord zu. Der Rest ist Routine.



WENN ES AUF JEDEN ZENTIMETER PLATZ ANKOMMT

6 Uhr bewegen. Danach stehen die Trucks wieder bis zur nächsten Nachtschicht. Unser Konvoi soll auf der ersten Etappe über die Ostseeautobahn (A 20) und A 1 bis zur Raststätte Allertal an der A 7 kommen (rund 400 km weit), auf der zweiten sind es noch einmal gut 300 km bis zum Ziel.

Doch jetzt müssen erst einmal die Yachten auf die Trailer geladen werden. Während wir in einer der Werfthallen noch die letzten Arbeiten an der Sealine F 380 und das Einschweißen der Fjord in Schutzfolie verfolgen, hat Holger schon die Varianta geladen und kümmert sich derweil um Zuladung wie Standmaterial. Die Ladekapazitäten werden nach Möglichkeit voll ausgeschöpft. Nächster am Travellift ist Steven mit der Fjord, gegen 17 Uhr ist Michael an der Reihe. Den Trailer hat er schon vorbereitet, ohne sich die Sealine genauer angesehen zu haben. Erfahrungssache für einen Profi, der seit sieben Jahren Yachten transportiert. In dieser Zeit hat sich der Hauber-Fan auf seinem Computer eine digitale Bootskartei angelegt, die neben Spezifikationen auch Fotos des beladenen und entladenen Anhängers enthält. Des materiellen wie ideellen Wertes seiner Fracht ist sich Michael bewusst: „Ich fahre und verlade jedes Boot so, als ob es mein eigenes wäre.“ Das zeigt sich auch jetzt bei der Sealine F 380, die er mit dem Heck zum Führerhaus lädt, damit der Bug zwischen den Hinterachsen abgesenkt werden kann. Das bringt Zentimeter. Während die Flybridgeyacht langsam auf die Pallung navigiert wird, hat auch Fanny Großer, eine der beiden BF3-Fahrerinnen, Rumpf und Trailer im Blick, denn die



Im zweiten Anlauf zirkelt Steven Neumann seinen Sattelzug samt Fjord 40 Open an der „Navigium“ vorbei. Das Anheben der letzten Trailerachse verringert den Radius.

Yacht darf keinesfalls mit dem Stahlrahmen in Kontakt kommen. Tut sie nicht, lagert aber mit 4,62 m trotzdem viel zu hoch. Nach erfolgter Korrektur (siehe dazu Foto auf Seite 26) werden die seitlichen Stützen ausgerichtet und zusätzlich mit Antirutschmatten unterlegt, damit das Gelcoat nicht beschädigt wird. Auch beim anschließenden Laschen lässt Michael äußerste Vorsicht walten. Teppichreste sorgen dafür, dass die Gurte weder Reling oder Scheuerleiste noch das Dekor in Mit-

leidenschaft ziehen können. Verzerrt wird möglichst schräg zur Trailermitte. Das erhöht die Zugkraft und verhindert, dass die Yacht verrutscht – selbst bei einer Vollbremsung. Die Gurtenden wirft der Truck-Kapitän nicht einfach ins Tiefbett des Trailers, sondern wickelt sie sauber auf und fixiert sie mit Strapsen. „Das sieht auch die Polizei gerne“, erklärt Michael, wohl wissend, dass die Abfahrkontrolle durch die Dienststelle „Besondere Verkehrsüberwachung“ (BVÜ) in Anklam

DIE SCHWERLAST-CREW



HOLGER TOPF
brachte mit seinem Scania-Sattelzug eine Varianta 44 sicher zur Messe nach Düsseldorf



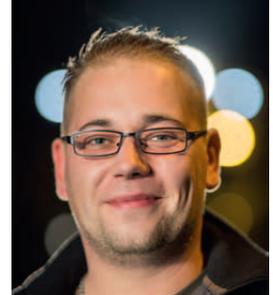
MICHAEL HEIDEN
lässt jeden Lkw für seinen alten Scania Hauber stehen, der eine Sealine F 380 zur boot 2014 zog



MARKUS REUSS
hatte auf dem Trailer seines neuen Mercedes-Benz Actros eine Sealine S 450 verzurt



RENÉ KANDZIORA
steuerte im Scania-Cockpit die längste Yacht im 5er-Konvoi an den Rhein, eine Moody DS 54



STEVEN NEUMANN
lud in Greifswald eine Fjord 40 Open auf den Anhänger seiner MAN-Sattelzugmaschine

noch bevorsteht, deren Beamte – das ist Vorschrift in Mecklenburg-Vorpommern – den Konvoi nach bestandener Prüfung bis zur Autobahnauffahrt leiten. Jetzt nur noch die vier rot-weiß gestreiften Warntafeln dem breitesten Teil der Yacht anpassen und die Lichtleiste des Trailers bis zur Bugspitze ausziehen. Gegen 19 Uhr ist der Ladevorgang abgeschlossen.

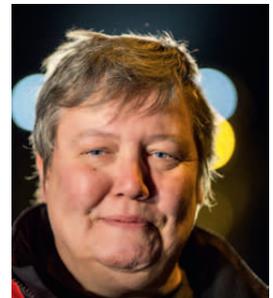
Zwei Stunden später fährt besagte BVÜ aufs Wertgelände, um die bereits startklaren drei Schwerlast-Sattelzüge zu kontrollieren. Während Dirk Joseph im Dienstfahrzeug die erforderlichen Papiere checkt – neben Führerscheinen, Fahrzeugpapieren und TÜV-Bescheinigungen die 70er-Genehmigung, EU-Genehmigung, Transportversicherungsbestätigung und nicht zuletzt die Genehmigung der Fahrstrecke – überprüft Kollege Marco Schweitzer die Transporte auf die genehmigten Maße sowie Ladungssicherheit. Dabei nimmt er die Sicherheitszertifikate der Spanngurte ebenso ins Visier wie das Reifenprofil und das Tiefbett des jeweiligen Trailers. Die nicht verwendeten Holzplatten unter dem Rumpf der Sealine F380 sind ihm ein Dorn im Auge. Michael muss sie auf den Schwanenhals verfrachten, zu den maßangefertigten Lagerböcken für den Messe-



FANNY GROSSER
sicherte den Schwertransport über die gesamte Strecke mit einem VW T5 von hinten ab



YVES VOLKHAMMER
verstärkte das Begleitteam auf der zweiten Etappe durch Nordrhein-Westfalen



KERSTIN JUNG
lenkte nicht nur ihr Begleitfahrzeug, sie sprang auch als Ruhezeit-Vertretung am Lkw-Steuer ein

stand. Um 21.40 Uhr verlässt der 3er-Konvoi – die blinkenden Rundumlichter und Strahlerleisten der Trucks und ihrer Begleitfahrzeuge vermitteln ein Bild beleuchteter Tannenbäume – angeführt von der Polizei den Hof Richtung A 20 und wartet am ersten Parkplatz (Peenetal Nord) auf die noch fehlenden Kollegen René und Markus. Letzterer kommt ihnen mit Begleiterin Kerstin Jung und deren BF3 Huckepack gerade aus Düsseldorf entgegen. Er muss seine Sealine erst noch laden. Michael fährt zusammen mit Fanny

zurück nach Greifswald, um dabei zu helfen. Es folgt das gleiche Kontroll-Prozedere wie beim ersten Konvoi. Um 0.40 Uhr „zieht“ die BVÜ auch René (Moody DS 54) mit Fannys BF3 und Markus (Sealine S 450), eskortiert von Kerstins BF3, über Landstraßen zur Ostseeautobahn. Um 1.20 Uhr ist der 5er-Konvoi endlich vereint und nimmt Kurs auf West. Unterbrochen von einer 45-minütigen Pause in Speckmoor und Markus' Tankstopp an der neuen Rastanlage Schönberger Land erreicht der Konvoi am Freitagmorgen kurz vor halb

DIE BRETTER, DIE DIE WELT BEDEUTEN

MEHR BILDER
ZUR REPORTAGE
FINDEN SIE IM IN-
TERNET AUF
BOOTE-MAGAZIN.DE
WEBCODE: #44969



Auf der Bühne der weltgrößten Yacht- und Wassersportschau unter Hallendächern: Wie Diven erstrahlen die Boote, die sieben Tage zuvor noch inmitten einer Messebau- stelle (Fotos S. 28) abgeladen wurden: die Fjord 40 (o. l.) und die beiden Sealines (u.)

acht das Etappenziel Allertal. Nach einem gemeinsamen Frühstück im „Truckstop Schwarmstedt“ geht es in die elfstündige Tagesruhezeit.

Kurz nach 22 Uhr macht sich der Konvoi über die A 2 auf den Weg nach Düsseldorf – jetzt vorschriftsgemäß erweitert um ein drittes BF3 mit dem erfahrenen Begleiter Yves Volkhammer am Steuer und mit einer Aufhebung des Wochenendfahrverbotes ausgestattet. Während der gesamten Tour sind die Fahrer der Sattelzüge und der Begleitfahrzeuge über Kanal FM 60 in regem Funkkontakt. Wer als erster auf eine Baustelle zufährt oder eine kritische Situation an einer Auffahrt bemerkt, gibt die Information an die „hinteren Augen“ weiter, die dann mit entsprechenden Achtungs- oder Überholverbotszeichen reagieren können. Ein perfektes Zusammenspiel zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer, aber auch zur eigenen Sicherheit und der edlen Ladung. Um 1.30 Uhr erreicht der Konvoi den Lkw-Sammelplatz vor dem Düsseldorfer Messegelände. Nun übernimmt der Messedienst, der die Gespanne einzeln zur richtigen Halle lotst. Doch abgeladen wird erst bei Tage nach Aufruf durch die Messespedition. Mit der Bestätigung „Yacht schadensfrei angeliefert“ auf dem Frachtbrief ist die Mission „Boot zur boot“ erfüllt – oder ums mit den Worten von Begleiterin Fanny zu sagen: „Alles schick!“

