Technisches Bootseigner Magazin für Segler

21. Jahr März/Ar

März/April

Nr. 2-06

C 2202 F
Deutschland € 5,16
Österreich € 5,90
Schweiz str 10,20

· Bordelektrik: Laden und Speichern · Bootstransporte: Wege und Kosten · Winschen: Pflege und Reparatur · Elektroaußenborder: Gut und günstig

Segelpraxis Tuche, Technik

und Trimm

Navigation Ortsbestimmung ohne GPS Yachten imTest

- · Dufour 385
- · Oceanis 393

GFK-Klassiker

- Scirocco
- Swan 431



ines steht fest: Ein Boot gehört ins Wasser und nicht auf die Straße oder huckepack an Bord eines Frachters. Es gibt jedoch genügend Situationen, die diese Transportarten unumgänglich machen. Der Weg zur Winterlagerhalle etwa oder der Wunsch, dem gewohnten Binnenrevier ohne Wasserstraßenanschluss den Rücken zu kehren. Auch dies ist denkbar: Das frisch erworbene, noch ungewohnte Boot soll heil und kratzerfrei an seinen zukünftigen Liegeplatz gebracht werden. Fehlende Praxis, fehlende Mitsegler oder schlicht Zeitmangel lassen den Transport durch Profis dabei durchaus sinnvoll erscheinen.

Das gilt auch für die Suche nach neuen Horizonten. Der Wunsch, fremde Reviere mit dem eigenen vertrauten Boot zu erkunden, ist leicht nachvollziehbar. Islandhopping in der Karibik vielleicht? Schon die Überführung würde die Urlaubszeit sprengen. Hinzu kommt, dass solch ein Hochseetörn besondere Ansprüche an Schiff und Mannschaft stellt. Bleibt also nur, vor Ort zu chartern oder eben – das eigene Boot schon einmal vorauszuschicken.

Das Thema Bootstransport ist ein weites Feld. Um es einzugrenzen, soll eine Fahrtenyacht auf Reise geschickt werden. Imaginär und doch realitätsnah. Zum Musterschiff wurde eine Hallberg-Rassy 34 gekürt. Die von Germán Frers konstruierte GFK-Yacht ist für unbegrenzte Ozeanfahrt ausgelegt und wurde von 1990 bis 2005 etwa 500 Mal gebaut. Mit einer Länge von 10,28 Meter, einer Breite von 3,42 Meter, einem Tiefgang von 1,82 Meter (maximal) und einer Verdrängung von 5.300 Kilogramm schien dieses Modell einem repräsentativen Durchschnitt am ehesten zu entsprechen. Das Boot ist auf Grund seines Gewichtes nicht mehr selbst trailerbar und durch seine Breite nur mit Sondergenehmigung auf der Straße zu befördern. Nicht unser Bier, wir wollen das Boot ja nur wohlbehal-





ten im Zielhafen wiedertreffen, am liebsten ohne selbst Hand anlegen zu müssen. Geht das überhaupt? Unsere fiktiven Urlaubsreviere, die in Wirklichkeit wohl etwas länger ausgekostet werden, sind:

A: Ein zweimonatiger Segeltörn in den Gewässern um Martinique. Der Urlaub beginnt im Februar, wobei das Boot dann bereits segelklar in der Marina Port De Plaisance (14°33.80′N, 61°03.075′W) dümpeln soll.

B: Mallorca l\u00e4dt zum Sommert\u00f6rn. Die Nordinsel mit Puerto De Pollensa (39\u00f654.265\u00dfN, 3\u00f605.100\u00dfE) soll der Ausgangspunkt f\u00fcr den einmonatigen Urlaub im Juli werden. C: Wäre Bodrum (37°02.050'N, 27°25.525'E) in der Türkei eine Alternative zu Mallorca? Der Transport ist länger und führt aus der Europäischen Union hinaus.

Der heimatliche Steg liegt im City Sportboothafen Vorsetzen in Hamburg. Die zentral gelegene Hafenanlage, die vielen Seglern auch als Schauhafen der Hamburger Bootsmesse bekannt ist, soll Ausgangspunkt aller angefragten Transportvarianten sein.

Die Transporte sollen durch eine professionelle Überführungscrew, per Frachtschiff oder, soweit möglich, auf der Straße durchgeführt werden. Die Anfragen werden jeweils drei Monate vor den geplanten Urlaubsterminen eingereicht. Die Transportunternehmen, die dazu konsultiert wurden, haben die Anfragen sehr ausführlich und konkret bearbeitet, Kostenübersichten, Tips und Alternativvorschläge inbegriffen. Die Revierkenntnisse waren durchwegs überzeugend. So blieb es den Spediteuren auch nicht verborgen, dass in "unserem Heimathafen" keine Slipmöglichkeit besteht. Na gut, die paar Seemeilen bis zum empfohlenen Ausweichhafen in Wedel nehmen wir dann eben als Abschiedstörn. In der Hoffnung, dass dieser nicht der letzte sein möge.



Sind sie nicht demontierbar, sehen größere Katamarane nie die Straße. Die Überbreite verhindert einen Landtransport

Landtransport, Verschiffung, Überführung

Auf Achse

Wenn es darum geht, ein Boot zum nächstgelegenen schiffbaren Gewässer zu bringen, haben Landtransporte die Nase vorn. Jeder Eigner, der sein Boot hinter dem Haus parkt, kennt die schlaflosen Nächte, kurz bevor der Garten wieder Platz für Erbsen und Kartoffeln bietet, weil das Ungetüm endlich seiner Bestimmung zugeführt wird. Das geht eben nur per LKW. Dann kommt die Qual der Wahl. Soll ein Spediteur vor Ort, ein Yachttransportunternehmen oder ein "global player" wie Schenker beauftragt werden?

Der Spediteur vor Ort hat die kürzeste Anfahrt, kennt auch den Kranwagenfahrer seines Vertrauens und hat schon viele Mähdrescher auf seinem Tieflader durch engste Dorfstraßen bugsiert. Das bedeutet auch, dass er eine Überbreitengenehmigung für seine Laster hat (oder zumindest haben sollte), die sonst erst beantragt und natürlich auch bezahlt werden muss. Dann kommt das Problem mit der Pallung, Ein transportabler Helgen oder ein passender Bootsstuhl sollten für solche

Transporte schon vorhanden sein. Außerdem sollte der Skipper ein waches Auge auf alle Transportaktionen haben. Gerade bei Sandwichbauten sitzen die Hebe- und Haltegurte gerne mal an der falschen Stelle. Auch Logge oder Welle nehmen allzu rustika e Behandlung übel. Hier schlägt die Stunde der Boots-

transporteurz. Die Stützen ihrer Spezialhänger lassen sich flexibel an die verschiedenen Rumpfformen anpassen. Zum Teil bieten sie auch teleskopierbare Auflieger, die in der Länge und in der Breite variiert werden können. So lassen sich Boote bis 80 Fuß Länge und 40 Tonnen Gewicht transportieren.

Der Kiel hat bei diesen Spezialhängern in einer Aussparung Platz, wodurch die Gesamthöhe der Ladung reduziert werden kann. Nur so lassen sich bestimmte Routen überhaupt befahren. Mist und Rollreffanlagen werden in speziellen Aufhängungen transportiert, die sie vor dem Verkratzen oder Durchhängen schützen. Die meisten dieser Bootsanhänger sind luftgefedert, so das Pott und Pann auch auf Holperstrecken im Schapp bleiben.

Die Revierkenntnis ist ein weiterer Pluspunkt für Spezialtransporteure. Sie sind mit den nationalen und internationalen Bestimmungen vertraut, wickeln die Zollformalitäten ab und besitzen die notwendigen Sondergenehmigungen für die gängigen Fahrstrecken. Dazu haben sie Kontakte zu den Servicebetrieben vor Ort, die Kranen und Aufriggen übernehmen können. Diese Revierkenntnisse führen aber auch dazu, dass einige Reiseziele schlicht abgelehnt werden, weil sich der Aufwand, um die nationalen Auflagen und Regelungen zu erfüllen, marktwirtschaftlich nicht mehr rechnen lässt. Unsere geplanten Reiseziele nach Neapel oder Genua wurden auf Grund überzogener behördlicher Hindernisse und damit verbundener Mehrkosten aufgegeben. Die meisten Spediteure sind sich einig: "Zum Glück liegt Frankreich in der Nähe.*

Auch Kroatien scheint nicht das Wunschziel zu sein. Wechselnde Vorschriften, komplizierte Eigentumsnachweisverfahren und angeforderte Liegeplatzgarantien der Zielmarinas machen den Grenzübertritt nicht gerade langweilig.

Bei den Recherchen ist eines positiv aufgefallen. Die meisten Bootsspediteure haben aus ihrem Hobby eine Profession gemacht. Sie sind nämlich fast alle selber Skipper und wissen, worauf es ankommt. Die Frage, ob er Segler oder Motorbootfahrer sei, ist dabei ausdrücklich empfohlen, denn selbst bei den Spediteuren werden Vorurteile gegen die jeweils andere Antriebsart sorgsam gepflegt.

Eine andere Empfehlung kann sich für Besitzer leichterer Boote bezahlt machen. Einige Speditionen bieten Transporter an. die samt Schiff unter 12 Tonnen Gewicht liegen. Solche Transporte sind in Deutschland von der Mautpflicht befreit (gemäß "Autobahngesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG)") und damit auch günstiger zu kalkulleren.

Anfragen zu Bootstransporten und Reisezielen können auf den Internetseiten der Spediteure an Hand von Fragelisten sehr einfach ausgefüllt werden. Wenn die Antwort etwas auf sich warten lässt, kann es daran liegen, dass der Chef gerade selbst die Hände am Lenker hat. Viele bevorzugen solche Kleinunternehmen mit direkten Ansprechpartnern. Der Nachteil ist, dass solche Betriebe nur begrenzte Kapazitäten bieten können, was manchmal zu Engpässen führt. Weil die Wochen um Ostern die begehrtesten Transportzeiten sind, ist hier eine rechtzeitige Anmeldung besonders wichtig.

Großspeditionen wie die Schenker Deutschland AG haben da weniger Probleme. Der Fuhrpark, aber auch die Logistik, ist für weltweite Transporte ausgerichtet. Mit dem Tracking, einer Online-Sendeverfolgung bietet Schenker denjenigen, die ihr Schmuckstück während eines Transports nicht aus den Augen verlieren möchten, einen speziellen Service, Megatransporte der Firma kann man auch durch das Medieninteresse nicht aus den Augen verlieren.

Die Catwalk, ein 200 Tonnen schwerer Kunststoffhalbgleiter, soll das weltweit größte Schiff gewesen sein, das sich auf einer Bootsmesse präsentierte. Auf insgesamt 320 Rädern wurde sie kürzlich vom Rhein zu den Hallen der Boot 2006 transportiert. Die Rechnung wird wohl ähnlich stattlich gewesen sein wie das Boot.

Für normalsterbliche Skipper können schon Peanuts schmerzen. Deshalb ist die Frage nach der Preiskalkulation berechtigt. Ist neben der Größe und dem Gewicht eigentlich auch die Rumpfform für die Höhe der Rechnung ausschlaggebend? So ein kippeliger Kurzkieler stellt doch ganz andere Anforderungen an den Transporteur.

Generell, so die Aussage der Spediteure, ist die Rumpfform nicht ausschlaggebend. Auch die Vermutung, dass ein Kimmkieler weniger Mühe beim Transport bereitet als ein Boot mit klassischem Kiel, trügt. Gerade die Auflagepunkte größerer Twinkieler wie beispielsweise einer Reinke 17m könnten für spezielle Bootstransporter problematisch sein.

Eigner von Mehrrümpfern hilft das alles nichts. Die dürften das Kopfschütteln der Spediteure aber schon kennen. Kleinere Kats werden manchmal schräg transportiert, und bei demontierbaren Beams sieht es auch bei größeren nicht so hoffnungslos aus. Dennoch zeigen sich gerade bei Mehrrumpfbooten die Grenzen der Landtransporte.







PETER PAULS

Inh D Pauls

VOLVO PENTA

24404 Maasholm · Am Yachthafen Tel.0 46 42 / 54 21 · Fax: 0 46 42 / 22 70

> E-Mail: info@peter-pauls.de http: www.peter-pauls.de

Direkt am Wasser!

Fahren Sie mit Ihrem Schiff in die Werkstatt!

Sonntags bringen - freitags abholen!

109



Eine Yacht wird auf das Deck eines Frachters geladen. Wer möchte, kann auch mit gestelltem Rigg reisen

Huckepack von A nach B

Wasser hat keine Balken. Transportziele in Übersee oder auf Inseln
sind per LKW nicht zu erreichen.
Selbst kürzere Fährpassagen wären
durch die Länge von Zugmaschine
und Bootshänger zu kostenintensiv.
Hinzu kommt meist ein Überbreitenzuschlag von bis zu 55 Prozent
für solche Gespanne. Hier verweisen
die Spediteure zu Recht auf Bootstransporte per Frachtschiff.

Diese Art der Beförderung ist längst nicht mehr exklusiven Regattayachten vorbehalten und kann sich, die alternativ entstehenden Kosten berücksichtigend, durchaus rechnen. Und es gibt noch mehr Argumente, die für eine Verschiffung sprechen: Der Transport ist recht schnell. Es gibt weder Nachtfahrverbot noch Lenkzeitenbegrenzung. Der Frachter strebt 24 Stunden am Tag seinem Ziel zu. Selbst größere Boote oder Mehrrümpfer finden im Laderaum und an Deck Platz. Auf- und Abriggen kann entfallen, denn Masten müssen für den Transport nicht gelegt werden.

Unbeeindruckt von Wind und Wetter kann ein kleiner Segler so ferne Ziele erreichen. Vereinzelt gibt es auch die Möglichkeit, dass der Skipper den Transport begleitet. So wären während der Passage sogar Arbeiten am eigenen Boot möglich.

Die Reedereien haben sich auf die gestiegene Nachfrage eingestellt. So entstanden spezielle Transportschiffe, und auch die Logistik wurde den Bedürfnissen angepasst. Auf den Hauptrouten über den Atlantik und in das Mittelmeer wurden feste Linien eingerichtet. Natürlich kann ein Frachtschiff nicht jeden kleinen Hafen anlaufen. Seeanschlusstransporte und Überführungen finden sich daher auch in den Angebotskatalogen. Stehen in den Häfen keine geeigneten Be- und Entlademöglichkeiten zur Verfügung, wird mit dem eigenen Hebegeschirr gearbeitet.

Die niederländische Firma Dockwise umgeht dieses Kranproblem, indem der Bootstransporter im Zielhafen einfach geflutet wird. Dieses Float on/Float off-Verfahren erfordert spezielle Schiffe und Taucher, welche die Yachten aufpallen. Die richtige Reihenfolge des Einfahrens ist dabei wichtig, damit das jeweilige Boot im richtigen Zielhafen "von Bord schwimmen" kann. Um dies zu gewährleisten, sind ausgefeilte Ladepläne nötig.

Auf eigenem Kiel

Ladepläne ganz anderer Art stellen Überführungscrews auf. In unzähligen Kleinanzeigen bieten vor allem Privatpersonen ihre Dienste an. Das Skipperteam aus Hamburg übernimmt Aufträge dieser Art ganz professionell. Das kann eine Überführung durch den Nordostseekanal sein oder, wenn das Boot geeignet ist, auch ein Törn nach Tasmanien. Zubringerfahrten für Kombinationstransporte werden ebenfalls angeboten. Diese professionellen Dienste sind natürlich nicht umsonst, bieten aber auch dem Auftraggeber Vorteile. Für die Überführungen werden erfahrene und "erprobte" Segler gestellt. Die Törns werden mit ausreichender Crewstärke geplant und dann, da vertraglich festgelegt, auch tatsächlich und termingerecht durchgeführt. Steg-zu-Steg-Transporte sind hierbei keine Sonderleistungen, sondern Selbstverständlichkeit. Kosten für Kranen, Ab- und Aufriggen entfallen, wen wundert's auch. Seekarten und Hafenhandbücher müssen nicht extra erworben werden, denn sie werden wie die Bordapotheke und für lange Strecken das Satellitentelefon von der Firma gestellt.

Das Skipperteam bietet verschiedene Transportvarianten an:

1. Der Eigner ist bei der Überführung dabei und kann so den Fortschritt der Reise selbst bestimmen. Auf die Wetterlage, aber auch auf reizvolle Etappenziele lässt sich so flexibel reagieren. Gleichzeitig hat er erfahrene Mitsegler in ausreichender Zahl dabei. Die Entlohnung muss in diesem Fall ebenso flexibel sein. Abgerechnet wird in Tagessätzen in Höhe von 150 bis 200 Euro.

2. Ist der Eigner nicht an Bord, werden meist Festpreise vereinbart. Darin sind üblicherweise alle Ausgaben bis auf die Kraftstoff- und Rückflugkosten enthalten. Das Skipperteam bietet hierbei das Mitseglermodell an. Ist der Eigner damit einverstanden, nimmt der Skipper zahlende Mitsegler bei den Überführungen an Bord. Bei ausreichender Kojenzahl können diese Einnahmen zu einer sehr viel günstigeren Kalkulation führen, was letztlich für den Eigner wiederum eine deutliche Kostenminderung bedeutet.

Scharf kalkuliert: Wie sehen die Kosten für "unsere" Hallberg-Rassy 34 bei den einzelnen Transportvarianten jetzt aus?

Der Landtransport

Die große Zahl an Rückmeldungen bei den Yachtspediteuren zwingt in Leistung und Kosten zu einer groben Übersicht. Im konkreten Einzelfall spielen zu viele Faktoren in eine verbindliche Kalkulation hinein. nicht nur die schwankenden Energiekosten. Das Reiseziel Martinique scheidet bei den Landtransporten aus naheliegenden Gründen aus. Auch die Route Hamburg - Mallorca ist auf Grund des hohen zusätzlichen Zeitaufwandes und der Fährkosten ernsthaft nicht in Betracht zu ziehen. In Zahlen würde das etwa so aussehen:

Hamburg - Mallorca etwa 8.600 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil und Mehrwertsteuer.

Die Alternativen wären:

Hamburg - Gruissan (Frankreich): 4.100 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil und Mehrwertsteuer, Hamburg - Ampuria Brava (Spanien): 4.800 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil und Mehrwertsteuer.

Marine u. Industrie Motoren-Service

VOLVO PENTA

...durch die Spezialisten für Motoreninstandsetzung Reparatur - Ersatzteile - Verkauf Zubehör - Ein- und Umbauten

Carl Baguhn GmbH & Co. Wendenstraße 252 - 20537 Hamburg Tel. 040 - 25155 - 0 - Fax 25155 - 151

Liegeplatz mit Kran vorhanden



CB CARL BAGUHN HAMBURG



Sachverständigenbüro Dübe 1

23769 FEHMARN Telefon 0 43 71 - 86 700 • Fax 0 43 71 - 40 42

www.duebe.de • duebe@t-online.de



Kronskamp 122 Tel. 04103 - 83817 Fax 04103 - 15112

PROPELLER PROTECTION

Zerschneidet Tauwerk sofort, bevor es Welle, Getriebe oder Motor beschädigt. Paßt an alle Bootstypen. Keine Leistungseinbuße. Einfache und schnelle Selbstmontage.Für Saildrive und Wellenanlagen.

Von 20 mm bis 100 mm Wellendurchmesser.

wein-Yachten

www.stripper-propellerschutz.de info@schwern-yachten.de



Jachtwerft Paulsen GmbH

Lange Strasse 70 + 24399 Arnis/Schlei Tel. (0.46.42) 48 17 + Fax (0.46.42) 48 84 + mobil (0.1.70) 8 04 80 82 email: Jan-Willem.Paulsen@t-online.de internet: www.mp-jachtwerft.de



Zur Hauptsalson rollen die Bootstransporte Tag und Nacht. Frühbucher haben die besten Chancen

Hamburg - Barcelona (Spanien): 5.400 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil und Mehrwertsteuer. Bodrum (Türkei) ist zwar auf dem Landweg zu erreichen, wird aber wenig nachgefragt. Mit gutem Grund. Hier sind kombinierte Transporte Land/Überführung wesentlich sinnvoller. Die würden von Hamburg nach Slowenien oder Kroatien führen und etwa 4.300 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil und Mehrwertsteuer nach Koper beziehungsweise 5.700 Euro zuzüglich 120 Euro Mautanteil nach Biograd kosten. (Kroatien ist noch nicht in der Europäischen Union).

Bei den Kalkulationen ist zu beachten, dass Hin- und Rücktransportkosten auch wegen der unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten variieren können. Bei mehrwertsteuerpflichtigen Transporten von privaten Auftraggebern gelten die Steuersätze des Abgangslandes.

Die anfallenden Krankosten sind üblicherweise nicht in solchen Kalkulationen enthalten. Manchmal werden kurzfristige Transportkapazitäten frei. Darauf sollte sich der Skipper allerdings nicht verlassen, sondern so früh wie möglich die Aufträge vergeben. Eine Vorlaufzeit von zwei bis vier Wochen wird von den Spediteuren empfohlen.

Die Verschiffung

Die Ems Shipping & Trading GmbH macht zu unserem Urlaubswunsch Martinique folgendes Angebot:

Der Transport mit dem Seeschiff von Southampton nach Tortola (Virgin Island) würde 8.900 Euro (Pauschalpreis für Hin- und Rücktransport: Euro 16.000) kosten. Eine Transportversicherung ist im Preis nicht eingeschlossen. Darin enthalten ist die Bereitstellung eines passenden Bootsstuhles, Laden, Sichern, Entsichern und Entladen der Yacht, ebenso die Verzollung und die Abwicklung der Zollformalitäten. Enthalten sind auch tägliche Meldungen über Position und erwartetes Ankunftsdatum. Die Ver-

ladung erfolgt mit stehendem Mast. Die Abfahrt nach Tortola wäre im November, die Abfahrt nach Southampton im April.

Zu- und Weiterführung erfolgt durch den Eigner. Auf Wunsch kann die Überführung von Hamburg nach Southampton und von Tortola nach Martinique durch die Ems Shipping & Trading GmbH organisiert werden.

Für unser zweites Reiseziel gelten vergleichbare Konditionen, ebenso für die Zu- und Weiterführung. Bis auf die Transportversicherung sind die oben aufgeführten Posten im Preis enthalten. Die Route würde von Bremen nach Palma führen, eine Strecke, die zweimal monatlich angeboten wird. Die Kosten für den Transport würden 6.900 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer kosten.

Auch für Bodrum sind die Konditionen und die Angebote für Sonderleistungen ähnlich. Der Transport würde von Bremen nach Preveza in Griechenland führen und 8.500 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer kosten (Der Pauschalpreis für Hin- und Rücktransport: 16.000 Euro). Die Abfahrt von Bremen erfolgt monatlich.

Wegen der Platzreservierungen empfiehlt die Ems Shipping & Trading GmbH, einen Mindestzeitraum von 30 Tagen zwischen Buchung und Abfahrtstermin einzuhalten.

Die Überführung

Jochen Schoenicke vom Skipperteam schickte sehr deteilierte Angebote zu unseren Transportwünschen: Auch die sind natürlich freibleibend und werden in Auszügen aufgelistet.

Für die Überführungen nach und von Martinique werden acht Wochen veranschlagt. Sie würden jeweils in zwei Etappen durchgeführt:

Hintour: Hamburg - Teneriffa (vier Wochen), Teneriffa - Martinique (vier Wochen).

Rücktour: Martinique – Azoren (vier Wochen), Azoren – Hamburg (vier Wochen).

Die Auftragsvergabe muss mindestens drei Monate vor dem Start erfolgen. Die Zuzahlung des Eigners beträgt pro Tour 4,500 Euro.

Alle notwendigen Seekarten und Handbücher, ein Iridium-Satellitentelefon und eine Bordapotheke können kostenlos gestellt werden Mit einer Zuzahlung in Höhe von 2.600 Euro muss ein Eigner für eine Überführung von Hamburg nach Mallorca rechnen. Die Überführung dauert etwa fünf Wochen und wird in zwei Etappen aufgeteilt:

Hamburg – Lissabon (drei Wochen), Lissabon – Mallorca (zwei Wochen). Die Auftragsvergabe muss mindestens zwei Monate vor dem Start erfolgen.

Für den Rückweg werden vier Wochen veranschlagt. Er wird nicht in Etappen aufgeteilt und mit 3,200 Euro kalkuliert.

Die Zeit für die Überführung von Hamburg nach Bodrum wird auf acht Wochen geschätzt. Zwischenstopps werden in Lissabon und Mallorca eingeplant. Zuzahlung des Eigners: 2.800 Euro.

Der Rückweg wird mit neun Wochen etwas länger, führt über Rom und Mallorca und kostet den Eigner 4.800 Euro. Auch hier sollte zwei Monate im Voraus gebucht werden.



www.bootsservice-behnke.de

ton 030/543 879 56 fax: 030/543 875 57, email: mlo@bootsservice-pelinko.de





Shork 24 Neu im Programm: OE 32

Bootsbau Eggers Zu den Hafenbecken 15 26723 Emden Tel. 0 49 21 / 99 38 60 Fax 0 49 21 / 99 38 61

BOOTSBAU EGGERS

Meisterbetrieb Inh. Ulrich Eggers

Wir bieten Ihnen alle Handwerks- und Servicearbeiten für Ihr Boot

- · Kunststoffpflege und Reparaturen
- Unterwasserschiffsanierung mit Osmoseschutz
- · Holzarbeiten aller Art
- · Stabdecknachrüstung
- Zubehör und Montage
- · Wartung und Pflege

Internet: www.bootsbau-eggers.de Email: webmaster@bootsbau-eggers.de





113



Doppeltransporte (Zugwagen und Anhänger) sparen viel Geld



Schutzfollen und Spezialarbeiten kosten zusätzlich

Was noch wichtig wäre

Sollen Bootstransporte sicher und störungsfrei ablaufen, sind neben den Informationen zu Preis und Terminen noch weitere Fragen zu stellen:

 Welche Angaben werden gebraucht, um die Transporte durchführen zu können?

Gerade bei Landtransporten sind die Bootsmaße und Gewichte von Interesse. Sind sie nicht genau bekannt, sollte dies tunlichst erwähnt werden. Werte können sich auch ändern. Die werftseitig angegebenen Verdrängungswerte beispielsweise spiegeln das tatsächliche Gewicht einer seeklaren Yacht selten wider. Dies kann schon beim Kranen zu Problemen führen.

Umbauten sind ein weiterer Quell für Fehlangaben. Sie sollten dokumentiert und notiert werden.

Entscheidender als der Tiefgang ist die Gesamthöhe des Bootes. "Unsere" HR 34 kommt auf eine Transporthöhe mit Windschutzschelbe, ohne Bugkorb von 3,77 Meter.

Jede Zusatzinformation kann nützlich sein. Das gilt besonders für Einzelbauten. Baupläne, Fotos und Zeichnungen sind hierbei noch gefragter als bei Serienyachten, deren Daten den Bootstransporteuren in der Regel vorliegen.

Auch für Überführungstörns sind alle Angaben über das Boot und deren Ausrüstung, insbesondere der Sicherheitsausrüstung wichtig, ebenso wie Aussagen über Alter und Zustand der Segel. Sie können, so Jochen Schoenicke, durchaus über die Annahme eines Auftrages entscheiden.

Wer haftet im Schadensfall und wie sieht der Haftungsumfang aus? Sind Zusatzversicherungen empfehlenswert?

Die Haftung im Schadensfall ist national und international gesetzlich geregelt. Für innerdeutsche Transporte sind die zutreffenden Paragrafen im Handelsgesetzbuch HGB festgehalten. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) bauen darauf auf, Werden bei Transporten nationale Grenzen überschritten, greift die Convention relative au contract de transport international de marchandises par route (CMR). Darin wird auch eine Verkehrshaftung vorgeschrieben. In den Allgemeinen Geschäftsbedin-

■ Nützliche Adressen

Ford Yachttransport GmbH Buurnhusweg 4, 24321 Helmstorf Telefon 043 81 - 12 24 www.sfordtransport.de

Yachttransporte Günter Obst Forstweg 63, 24105 Kiel Telefon 04 31 - 805 80 50 www.trans-yacht.de

Glogau, Torsten Int. Yachttransporte Haberstraße 46, 24537 Neumünster Telefon 043 21 - 90 97 98 www.yachttrans.com

Yachttransport Schriever Werkstraße 16, 24848 Kropp Telefon 046 24 - 451 00 www.yachttransport-schriever.de

Sleepy Yachttransportgesellschaft Wasserwaage 1a, 24226 Heikendorf Telefon 0431 23 94 60 www.sleepy.de

Euro-Yacht-Trans Am See 21, 24790 Schülldorf Telefon 04 31 - 537 71 69 www.bootstransport.de

Herzog Yachttransporte Zwischen den Brücken 1, 58091 Hagen Telefon 01 70 - 476 22 53 www.herzog-yachttransporte.de

Kölle Yachtselbstbauzentrum Auf der Geest 16, 21514 Büchen Telefon 041 55 - 48 47 www.waarschip-experte.de

Yachttransporte Faltus & Bantje Alte Meierstraße 8, 28844 Weyhe Telefon 0 42 03 - 81 05 54 www.yachttransporte.do

Schenker Deutschland AG www.schenker.de

Schoenicke Skipperteam GmbH Grubesallee 27A, 22143 Hamburg Telefon 040 - 675 40 44 www.skipperteam.de

Ems Shipping & Trading GmbH Hafenstraße 10a, 26789 Leer 04 91 - 92 81 50 www.emsship.de

Dockwise Shipping B.V. Lage Mosten 21, 4822 NJ Breda www.dockwise.com

Trible-S Yachtservice Internationale Yachttransporte Mobil 010 - 762 65 56 gungen wird in der Regel auf Haftung und Haftungsbegrenzung hingewiesen. Die Angaben können in Sonderziehungsrechten pro Kilo Frachtgewicht oder in Euro pro Kiloausgedrückt sein. Dennoch werden Transportversicherungen empfohlen. Warum eigentlich?

Das liegt an einem kleinen Unterschied zwischen der Transportversicherung und der Güterhaftpflichtversicherung, der in seltenen Fällen große Folgen haben kann. Bei der Güterhaftpflichtversicherung ist der Gegenstand der Versicherung nicht das transportierte Gut (Schiff), sondern die Haftung des Unternehmers an diesem Gut. Unabwendbare Ereignisse sind unter anderem von dieser Haftung ausgeschlossen.

Eine Transportversicherung würde selbst in diesem Fall dem Eigner gegenüber eintreten. Separate Transportversicherungen sind nicht eben billig. Deshalb lohnt es sich, in der (falls) bestehenden Boots-Kasko-Police nachzuprüfen, ob das Transportrisiko nicht bereits abgedeckt oder eine Erweiterung dazu möglich ist.

Auch die Ems Shipping & Trading GmbH rät zum Abschluss einer Transportversicherung während des Transports an Deck des Seeschiffs. Der Schadensfall beim Laden beziehungsweise Löschen der Yacht sei iedoch versichert.

Und bei den Überführern? Jochen Schoenicke erklärt dazu, dass bei grober Fahrlässigkeit das Skipperteam, bei Fahrlässigkeit die Haftpflicht- oder Kaskoversicherung der Segelyacht haftet. Personen seien über das Skipperteam versichert.

Darf's ein bisschen mehr sein?

Bei allen Transportversionen werden Sonder- oder Nebenleistungen gegen Aufpreis angeboten: das Auf- und Abriggen des Bootes etwa, das Einschweißen der Yacht in Folie, die abschließende Reinigung, die Organisation eines Liegeplatzes oder die Vermittlung von Flügen und Versicherungen. Nachfragen kostet nichts. Umfang und Notwendigkeit sollten dann aber sorgfältig abgewogen und schriftlich fixiert werden. Das verhindert Frust und schafft doch noch Lust - am Bootstransport.



www.palstek.de





Klasse Segel für Fahrten- und Regattasegler 23556 Liberk-Roggenherst - Toschenmerherstrusse 2 - Telefon: 0451-87 996 50 - Fax: 0451-87 996 51

D. KREYENBERG Rosenstraße 13 - 25499 Tangstedt

Tel. 04101 / 208 106 Fax 04101 / 200 323

SABB Schiffsmotore 7.5 - 400 kW

2-3-4- Blatt Festpropeller

2-3-4- Blatt Verstellpropeller auch mit Segelstellung, für Wellen Ø 25 - 110 mm

Blatt Faltpropeller für Welle u. Saildrive

V4A-3- Blatt-Drehflügelpropeller 15 - 20* für Welle und Saildrive

Komplette Wellenanlagen f
 ür alle Schiffstypen.

 Mechanische Werkstatt Sonderanfertigungen

Alles rund um den Motor