

UND DANN ÜBERHOLTE MICH AUF DER AUTOBAHN

EIN BOOT

TEXT _ Sandra-Valeska Bruhns FOTOS _ SEGEL JOURNAL

Take the long way

Der Transport einer Yacht bedeutet weit mehr, als ein Schiff auf den Auflieger zu hieven und dann loszufahren. SEGEL JOURNAL sprach mit Ingo Graul, der seit über 15 Jahren Yachten auf ihren weiten Reisen quer durch Europa fährt. Einblicke in ein Berufsbild, dass so gar nichts mit dem Klischee vom ungehobelten Trucker im Feinripp-Hemd mit „Hopihalido“ in der Hand zu tun hat

15 Meter lang und rund 7 Tonnen schwer – das sind die beeindruckenden Maße der TP 52 Ran. Schockt Ingo Graul, Fahrer bei Glogau Yachttransporte, gar nicht. Er liebt die Ran – auch weil er von dem Schiff Details kennt, die sonst unter Wasser verborgen bleiben

Gut gelaunt sitzt Ingo Graul bei unserem Besuch in der Glogau Zentrale in Neumünster in einem der eleganten roten Cocktailsessel in Saskia Glogaus Büro. Er freut sich auf das Gespräch mit uns, hat Lust dazu, über seine Arbeit mit den Schiffen zu erzählen. Gerade hat er einen besonders spannenden Transport abgeschlossen: die TP52 Ran von Niklas Zennström musste von Portugal zur Kieler Knierim Werft transportiert werden. Von dort wird das Schiff nach umfangreichen Arbeiten diesen Winter über den großen Teich in die USA verschifft. „Bei der Crew der Ran gehöre ich schon zum Team, ich bin der feste Fahrer bei den Transporten. Natürlich habe ich dann auch meine Ran Crewklamotten an“, erzählt er. Der Weg mit einer so großen Yacht von Südeuropa bis in den Norden Deutschlands ist lang. Und weit. Mit einem Schiff dieser Größenordnung darf Ingo hauptsächlich nur nachts fahren. Das kostet. Zeit. Und Sprit. Und strengt an. Also fuhr Ingo mit seinem gewaltigen Gespann in Porto auf die Fähre nach Rotterdam. Mini-Kreuzfahrt an Bord eines Roro-Frachters statt ca. 2.000 Kilometer über europäische Landstraßen. Während die Ran samt Truck und Tieflader im Laderaum verschwand, hatte Ingo drei Tage Zeit, die See und die Überfahrt zu genießen. Der gebürtige Bremer, dessen Vater zur See fuhr und der schon als kleiner Junge eine Leidenschaft für Schiffe entwickelte, ist gerne an Bord. „Ich gehe dann auf die Brücke, schaue über das Meer und arbeite an meinem Laptop“ sagt er. „Früher habe ich im Service an Bord der MS Europa gearbeitet, umgeben von sehr vielen Menschen. An Bord der Fracht-



schiffe dürfen nur zwölf Passagiere mitfahren, das ist ganz ruhig, ohne viel Schick und Glamour.“ Die Ruhezeit auf der Fähre mit der Ran nutzte er, um für das SEGEL JOURNAL ein paar Eindrücke von dem aktuellen Transport und Gedanken über den besonderen Reiz seines Jobs festzuhalten. Um uns erklären zu können, warum er seinen Job so gerne mag. Und dass es nicht schlimm ist, alleine mit einem Schiff als König der Landstraßen durch Europa zu fahren, sondern sein Leben ein interessantes Wechselspiel zwischen Ruhe und Stille „auf dem Bock“ und geselligem Leben in den jeweiligen Hafenstädten ist. „Durch die Schiffe habe ich schon ganz Europa gesehen“, sagt er. „Malta, Italien, Griechenland, Kroatien, die Türkei, Südfrankreich – Europa hat so viele schöne Ecken.“ Dass Ingo Boote quer durch Europa fährt, hat er einer fast schicksalhaften Begegnung zu verdanken. „Viele Jahre habe ich beruflich zwischen der Gastronomie und dem LKW fahren gependelt, bin zur See gefahren und habe schon bei der Bundeswehr meinen LKW Führerschein gemacht“, erzählt er. „Nach meinem Ausstieg aus der Gastronomieszene habe ich wieder begonnen, als LKW Fahrer

Übermaße sind schnell erreicht, wenn es darum geht, eine Yacht zu transportieren. Um die anderen Verkehrsteilnehmer nicht zu behindern und möglichst freie Fahrt zu haben fährt Ingo Graul mit seinem "Convoi exceptionnelle" sehr gerne nachts



zu arbeiten. Und auf einmal hat mich auf der Autobahn ein Boot überholt. Da wusste ich, was ich wirklich machen will.“ Inzwischen kennt er sie alle. Die Serienyachten und die verschiedenen Fabrikate. Ihre Abmessungen und ihr Gewicht. Gerade vor den großen Bootsmessen fährt er regelmäßig Yachten aus ganz Europa an den Rhein. Manche sind mit Folie überzogen, damit die Außenhaut nicht verdreckt und die Schiffe sauber auf der Messe ankommen, andere reisen „unverpackt“. „Wenn ich an einem Rasthof anhalte, achte ich immer darauf, mit meinem Gespann an einem hellen, gut einsichtigen Platz zu stehen, damit dem Schiff nichts passiert“, sagt Ingo. Die Kosten für den Transport einer Segelyacht bemessen sich übrigens weniger an der Länge des Schiffes, als an der Länge des Mastes. „Wir transportierten unsere ‚Convoi exceptionnelle‘, also Transporte mit Übermaßen überwiegend in den Nachtstunden“, erzählt Ingo. „Tagsüber ist es auf den Straßen zu voll, da störe ich mit meinem großen Gespann nur. Nachts ist alles leer, da kann ich dann auch eine Viertelstunde zum Rangieren oder für eine besonders enge Kurve einplanen, ohne dass alle genervt sind.“ Fast 90 Prozent der Transportzeit wird nachts zurückgelegt. Ganz alleine sitzt er dann auf „seinem Bock“ – und ist doch nicht alleine. Ein extra gebuchter Begleiter oder ein Kollege in einem separaten Fahrzeug eskortiert das gewaltige Gespann und ebnet viele, nicht nur bürokratische, Wege. „Ab durchschnittlich 24 Meter Länge oder drei Meter Breite brauchen wir einen Begleiter, je nach Landesbestimmungen“, erklärt Saskia Glogau. Und Ingo ergänzt: „Die meisten sprechen englisch, manche auch nur ihre Landessprachen Italienisch, Spanisch oder Französisch. Die wichtigsten Worte kann ich in allen Sprachen, nicht nur links und rechts ...“ Aufregend wird es, wenn er in unbekannten Regionen eine Tankstelle finden muss, an der er mit einer Tankkarte der Firma Glogau zahlen kann. „Der Tank fasst rund 1.000 Liter Diesel, das kann ich privat nicht vorstrecken“, sagt Ingo. Durchaus verständlich. Erschwerend für die Brummi-Fahrer ist, dass sie nur auf der vorher festgelegten und genehmigten Strecke unterwegs sein dürfen. „Bei einem längeren Stau durch eine Baustelle oder einen Unfall können wir keine Umleitung und auch keine Abkürzung nehmen, sondern müssen warten“, sagt er. „Dann wird es oft mit dem festgelegten Zeitplan eng, denn wir müssen unsere Pausenzeiten einhalten und regelmäßig auf einem Rasthof den Motor ausmachen.“ Besonders ärgerlich ist es für die Transporteure, wenn Streckenabschnitte mit Baustellen und Absperrbaken schmaler sind als angegeben. Wo ein normaler PKW sich noch durchschlängeln kann, hat ein dicker LKW mit einer tonnenschweren Yacht im Gepäck keine Chance. „Dann müssen wir die Baken wegräumen und nach der Durchfahrt wieder auf ihren Platz stellen“, seufzt Ingo. „Aber so eine nächtliche Bakenräumung von zwei, drei Kilometern hat jeder von uns schon einmal gemacht.“

Wo er besonders gerne hinfährt? „In die Türkei“, antwortet er prompt. Die Gastfreundschaft der Leute, das hohe gesellschaftliche

Sieht gut aus! Saskia Glogau am Steuer eines der Zugfahrzeuge des Familienbetriebes. Den routinierten Umgang mit den starken Maschinen hat sie von klein auf gelernt



Ansehen, das ein Brummi-Fahrer in dem Land hat und die Schönheit der Landschaft sind seine Argumente. Sein liebstes Schiff ist aber die Ran. Ein Schiff, von dem er als einer der wenigen ein ganz besondere Detail kennt: die Spitze der Kielbombe ist vergoldet. Eine Opfergabe, um Ran, die Herrscherin des Meeres, immer gnädig zu stimmen. Gut möglich, dass Ingo seinem eigenen Traumboot auch einen kleinen goldenen Fleck am Unterwasserschiff verpasst. „Eine Motoryacht von Linssen, auf der ich auch dauerhaft wohnen kann, das ist mein Plan“, sagt er. Schon klar, dass er sich um den Transport des Schiffes zum Liegeplatz keine Sorgen machen muss. 🚢

GLOGAU YACHTTRANSPORTE

In der über 30-jährigen Firmengeschichte hat sich das von Torsten Glogau als Ein-Mann-Betrieb gegründete Unternehmen zu einem der größten, weltweit operierenden Yachttransport-Unternehmen entwickelt. 1985 kaufte Seniorchef Torsten Glogau, animiert durch eine Zeitungsanzeige, seinen ersten Transport-LKW für Yachten. Ein Jahr später durfte er die Frahm IX des norwegischen Königs von Barcelona nach Oslo transportieren – der erste internationale Erfolg des jungen Unternehmens. Der Umzug in das noch heute genutzte Firmengelände nach Neumünster erfolgte 1993. Zentrale, Verwaltung, Disposition und Logistik sowie alle Fahrzeuge, eine Werkstatt und eine eigene Tankstelle finden auf dem über 10.000 Quadratmeter großen Gelände Platz. Aktuell transportiert die Firma, die in direkter Nähe zu der deutschen Traditionswerft Bavaria eine süddeutsche Niederlassung hat, jährlich rund 2.000 Yachten. Seit 2010 ist mit Saskia und Kolja die zweite Generation der Glogaus in der Firmenleitung präsent. Zahlreiche internationale Transportaufträge, wie auch der Transport der Ran, werden durch Complete Marine Freight organisiert, mit denen die norddeutsche Firma seit Jahren erfolgreich zusammen arbeitet.



"Mein Vater hat 'nen großen dicken Brummi", dürfte eines der Lieblingslieder der kleinen Saskia Glogau gewesen sein, die den elterlichen Fuhrpark von klein auf erforschte

Mit Eleganz und einem Hauch Bling-Bling am Steuer

Saskia Glogau ist das Gesicht des Transportunternehmens, das sich auf Segel- und Motoryachten spezialisiert hat. Auf Messen und in Kundengesprächen tritt sie stilsicher und serviceorientiert auf, bei der täglichen Arbeit in der Zentrale in Neumünster arbeitet sie vor allem lösungsorientiert und praktisch. Klar, dass man in ihrem Job neben dem normalen Führerschein auch alle weiteren Zusatzlizenzen hat, um große Gespanne fahren zu dürfen. „Auch ich habe schon hinterm Steuer unserer LKWs gesessen und die Boote chauffiert“, lacht sie. „Denn gerade zur Messezeit ist es wichtig, dass jeder einspringen kann.“ Und zeigt, dass man auch sehr souverän mit Designer-Schal und Swarovski-Armand ein tonnenschweres Schiff in die Halle bugsieren kann. Auf der boot Düsseldorf 2017 ist die Firma Glogau Internationale Yachttransporte in Halle 16, Stand A 41 vertreten.