

# Segler-Zeitung

www.segler-zeitung.de

**Batterietechnik: Geladen in die Saison**



**Ölzeug:  
Nichts für  
Weichspüler**



Yachttransport bedeutet oft Zentimeterarbeit. In Frankreich darf der Transport nicht auf den Autobahnen fahren. Also geht es auf den Nationalstraßen über die Dörfer, die einige Nadelöhre zu bieten haben.

Die Moody 62 in der Decksalonversion hat die Werft in Greifswald folienfrei verlassen. Es geht nach Canet en Roussillon in Südfrankreich zu den Füßen der Pyrenäen, der Grenzgebirgskette zu Spanien. „Der erste Kontakt kommt oft telefonisch oder über unsere Internetseite zustande. In diesem Fall ist es allerdings ein Stammkunde“, erläutert Saskia Glogau. Mit den Schiffsdaten von der Werft beginnt die Planung. Die Moody ist durch das Deckshaus ziemlich hoch, wenn sie auf dem Tieflader steht: „Wir laden bis zehn Zentimetern über dem Boden und können das unter Brücken auch noch absenken. Aber hier kommt es auf den Millimeter an.“ Zur Not müssen Reeling und Aufbauten abgebaut werden. Die Verladung der 62er in Greifswald dauert den ganzen Tag. Der Kiel ist ohnehin demontiert. Die Baustelleneinrichtung in Deutschland ist ganz genau abtelefoniert worden. Das riesige Schiff schleicht um

die Kreisverkehre französischer Landstraßen. Geschäftsführer Torsten Glogau: „Nach knapp 30 Jahren im Geschäft weiß man, welche Strecken man nehmen kann. Aber das hier ist natürlich eine Herausforderung.“ Autobahnen sind in Frankreich verboten, für Einzelstrecken muss Polizeibegleitung angefordert werden. In einem der beiden Begleitfahrzeuge sitzt ein Transportchef, der Französisch spricht und Extraprüfungen für diesen Job in Frankreich ablegen musste. „Es gehört enorm viel Know How für diese Art von Transporten dazu: In der Schweiz musst du beispielsweise Flaggen für Großraumtransporte am Fahrzeug haben, jedes deutsche Bundesland hat eigene Regelungen für diese Yachttransporte und ständig ändert sich etwas.“ In England und Dänemark hat Glogau nach drei bis vier Tagen das Go für den Transport. In Italien dauert es gerne auch einmal drei bis fünf Wochen, bis eine Genehmigung da

ist. Trotz der Bürokratie ist der Boottransport für Saskia Glogau aber eben doch etwas anderes, als wenn man irgendwelches sperriges Gut über die Landmasse transportieren würde. Gerade in den Bestimmungshäfen sorgt das eintreffende Schiff oft für großes Hallo und Ausnahmesituationen: „Da sind dann mitunter auch verkehrslenkende Maßnahmen für uns nötig. Heißt konkret: Da werden oft Tage vorher schon Parkverbotschilder und Absperrungen aufgestellt.“ Die Moody mit dem großen Deckshaus schwebt schließlich schadensfrei ins Mittelmeer und 20 000 Euro. Die Moody 62 in der Decksalonversion ist beim Transport ein besonders hohes Boot, obwohl der Kiel schon demontiert ist. Grundsätzlich müssen die Yachttransportunternehmen wie Glogau diese Bootsgrößen mit zwei Begleitfahrzeugen durch Frankreich eskortieren.

werden dafür fällig. Bezahlbar für denjenigen, der schon über anderthalb Millionen Euro für das Schiff ausgegeben hat. Saskia Glogau: „Man kann so ein Schiff natürlich auch dorthin segeln. Aber wer das Geld für das Schiff hat, hat dazu oft nicht



die Zeit.“ Tatsächlich hat sich Glogau aber auch schon lange auf kleinere Bootsgrößen eingestellt. Einige der 25 Lastwagen im Fuhrpark fahren auch mit Doppelstocksystemen durch die Gegend oder können zwei Yachten um die 30 Fuß Länge gleichzeitig transportieren. Ist man nicht im Zeitdruck, kann Glogau solche Transporte in aller Ruhe planen und so für alle Seiten Geld sparen. Saskia Glogau: „Die Boote müssen auch nicht zwangsweise aus einem Hafen kommen, das spielt keine Rolle.“ Eine Haftpflichtversicherung ist in jedem Fall in dem Transportpreis enthalten. Umfangreichere Versicherungsschutz bietet Glogau über die eigene Agentur an, auch für die selbst organisierten Seefrachten weltweit. Die Statistik spricht allerdings dagegen, sich bei einem Glogau-Transport allzu große Sorgen um mögliche Schäden zu machen. „Wir haben jetzt zur Boot wieder Massen von Schiffen bei wirklich schlechtem Wetter angeliefert und es gab nicht einen Kratzer.“ Bei über 1500 Bootstransporten pro Jahr passierten tatsächlich etwa 20 Mal Schäden und die Boote sind versichert. „Wir

wickeln diese Schäden auch für den Kunden professionell ab und haben sogar schon bei Fahrerflucht, was nicht in den Haftpflichtbereich fällt, einen Teil der Schäden erstattet.“ Grundsätzlich sichert eine eigene Kaskoversicherung mit dem entsprechenden Kleingedruckten auch einen Bootstransport noch zusätzlich am besten ab. Etwa 30 Prozent aller Transporte fährt Glogau inzwischen für Privatkunden. Firmengründer Torsten Glogau beobachtet, dass momentan viele Boote aus Italien, Spanien und Frankreich in den Norden Skandinavien transportiert werden: „Wir haben aber auch Kunden, die wollen mit ihrem Boot an die Adria, segeln dort los und lassen sich dann von uns in der Türkei wieder abholen.“ Wobei der Preis der Transporte ab einem bestimmten Betrag für kleine Boote nicht mehr verhandelbar ist: „Da gibt es natürlich einen Mindestsatz für einen LKW pro Tag. So eine 730-PS-Maschine verbraucht ja im Vergleich zu einem normalen Fahrzeug ein Vielfaches an Diesel, wenn man nur den Motor anmacht.“ Volker Kölling



**SZ-Newsletter**  
für die Nachricht zwischendurch  
[www.segler-zeitung.de/segler-zeitung/newsletter/](http://www.segler-zeitung.de/segler-zeitung/newsletter/)

**YACHTTRANSPORTE Günter Obst** Tel. 0431 - 805805-0  
Kiel • München • Europa Mob. 0171 - 315 05 93  
Fax 0431 - 805805-1  
[www.trans-yacht.de](http://www.trans-yacht.de)

**CHARTER HORIZONTE**  
Das Charter-Magazin 2013  
e 5. - 9. Jahrgang

FINNLAND: CHARTER IM LAND DER 1000 SEEN  
KROATIEN: ROMANTISCHER TÖRN ZU ZWEIT  
TAHITI: SÜDSEE MIT AUSSTIEGSGEFAHR  
MIT DER „STAR-FLYER“ DURCH DEN PANAMA-KANAL  
MALTA: UNTER DEM BANNER DER KREUZRITTER

**Am Kiosk**  
oder Infos und Bestellung unter: Tel.: 0451-89 89 74,  
Fax.: 0451-89 85 57, e-mail: [abo@charter-horizonte.de](mailto:abo@charter-horizonte.de).  
SVG Service Verlag GmbH & Co KG,  
Schwertfegerstrasse 1-3, 23556 Lübeck.