



# Mit der Yacht ab in den Süden – auf

Wer mehr als die üblichen drei Wochen Sommersegeln auf dem Wasser verbringen kann, der muss für die Sonnen-garantie nicht zwangsweise chartern und das eigene Boot zu Hause ungenutzt stehen lassen.

Es lohnt sich zu rechnen und bei den Yachttransportunternehmen nachzufragen, was der Huckepacktransport ins Warme kostet. Dabei hilft es, wenn man beim Transporttermin flexibel ist. Kombitransporte können die Kosten für alle Beteiligten minimieren helfen. Nebenbei ist der Transport dann oft noch aufregender als die ersten Segeltörns auf eigenem Kiel durch das Mittelmeer. Im Gegensatz zur Chartersyacht wartet auf den Segler dann ein

Boot im Mittelmeer, das er ganz genau kennt.

Das dänische Svendborg im Hochsommer 2011: Grauer Himmel, Starkwind, Dauerregen bei 16 Grad Celsius. Im Boot pustet der Heizlüfter die halbe Nacht das Ölzeug trocken. Nachgrübeln. Das Hobby ist nicht schlecht, nur haben Schiff und Besatzung irgendwann auch einmal Wochen unter der Sonne verdient. Doch der Weg ins Warme ist weit. Im Traum fährt die „Shipman 28“ wiederkehrend den Strand hoch und plötzlich über Straßen. Die Deutung ist einfach: Das Boot will den Landganggen Süden antreten.

Internet an, Unternehmen suchen, Yachttransporteur Uwe

Schriever steht als erster auf der Liste, geht persönlich ans Telefon und versetzt den Kunden mit seiner Ansage kurz in Schockzustand: „Schaffen Sie es, das Boot morgen aus dem Wasser zu holen? Dann sind Sie in vier Tagen in Genua. Ich muss von der Boatshow dort Gestelle für die Boot in Düsseldorf abholen.“ Der aufgerufene Preis überzeugt, dass sich der organisatorische Kraftakt lohnt. Tags drauf schiebt ein riesiger 460-PS-Truck seinen Anhänger unter das plötzlich winzig anmutende Schiff.

Der Kunde ist in Genua angekommen, das Boot ist noch nicht da. Auf der avisierten Werft weiß man nichts von einem Krantermin. In den aufgereihten Baucontainern provisorische Büros, keiner kann hier Englisch. Ruhig Blut, Hilfe naht mit Schriever-Fahrer Daniel Neidhardt, der mit dem Boot auf den Hof rollt und erst einmal die Gemüter beruhigt.

Nebenan auf dem Messegelände brauchen sie seine leere Sattelzugmaschine, da lässt sich der Platzchef der Messe dann doch überreden, diese Kleinigkeit von knapp neun Metern eben am nächsten Morgen als erstes ins Wasser zu lassen. Neidhardt kennt sich aus an dieser Küste: „Es ist eine andere Mentalität, aber man bekommt immer etwas hin. Jedenfalls bin ich noch nie wieder mit einem Boot unverrichteter Dinge wieder nach Hause gefahren.“ Mit 260 Euro für eine Kranaktion mit neun Mann geht das Ganze für italienische Verhältnisse auch noch günstig zu Ende.

Die DAF-Sattelzugmaschine baut Neidhardt komplett für die nächsten Großtransporte um. Auf so einem Anhänger sind die Boote der deutschen

Americas-Cup-Kampagne nach Valencia gelangt. Mit dem legendären Katamaran „Spoomaker“ hat Schriever sogar ein neun Meter breites Boot transportiert. Momentan stehen 16 Fahrzeuge in seinem Fuhrpark und er beschäftigt 22 Leute. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten liegen nach seinen Worten hinter dem Unternehmen: „Seit Mitte Februar sind wir raus aus der Insolvenz und saniert.“

Wilfried Brink von Yachttransporte Sleepy rechnet die Probleme in diesem hochspezialisierten Transportwesen so hoch: „Seit 2008 hat sich die Branche halbiert. Die Transporte von Privatbooten sind für die großen Transportunternehmen nicht das Hauptgeschäft. Es werden aber deutlich weniger Boote gebaut und es gibt somit eben auch weniger zu transportieren.“ 700 Boote habe das Unternehmen einst jährlich nach Skandinavien gebracht, dieses Geschäft sei komplett eingebrochen.

Also wird auch der Privatkunde wieder interessanter. „Aber dazu muss man wissen: Privatkunden machen zehnmal mehr Arbeit als Händler und Werften, bei denen man die Transportkette ganz anders planen kann“, gibt der Geschäftsführer zu Bedenken. Brink erinnert sich noch gut an die Zeit, als er noch selbst mit hypernervösen Eignern auf dem Beifahrersitz über die Straßen gerollt ist: „Die gucken nach hinten und sehen die Bewegung in dem Schiff. Aber sie können natürlich nicht wirklich ermes-sen, dass dem Boot so kein Schaden zugefügt wird.“

Eigner dürfen heute mal eine kurze Strecke mitfahren. „Ich sage meistens, wir kommen um halb fünf morgens bei ihnen vorbei.“ Brink kann an-



Beim Blick nach hinten ist schon so mancher Bootseigner nervös geworden.

# der Straße.

dererseits deren Aufregung ganz gut nachfühlen: „Ich war auch aufgeregt, als ich mit meinem Kompagnon Holger Stürck, vor zwanzig Jahren das erste Mal mit einem drei Meter breiten Schiff über die Straße gefahren bin.“

**A**ber die Aufgaben für Sleepy sind gewachsen: Gazprom kauft für eine Regatta entlang der Pipelineroute durch die Ostsee mal eben zwei Swan 62 in Frankreich. Bestimmungsort: Helsinki. Mit einer Breite von 5,05 Meter bedeutet das zehn Tage lang praktisch durch ganz Europa. Brink: „Wir reden hier von einem Transport von 45.000 Euro pro Schiff, weil zwei LKW gebraucht werden. Einer trägt das Schiff, der andere Kiel, Mast, den Baum in einem Spezialbehälter und die restliche Ausrüstung.“

**B**ei 62 Fuss und 24 Tonnen Bootsgewicht ist bei Sleepy dann aber auch Schluss. 20 Spezialtransporter und sechs Begleitfahrzeuge stehen in Heikendorf bei Kiel auf dem Betriebshof. Besonderer Trumpf der Kieler ist ein Hubbocksystem, bei dem der heruntergelassene Auflieger das Boot mit dem Gestell aufnimmt. Das spart den Kran und Zeit, also gar nicht sleepy/verschlafen. Der Begriff Sleepy kommt aber tatsächlich nicht aus dem Transportgeschäft, sondern von den Winterlagerhallen an der Kieler Förde: „Da schlafen die Schiffe drin, also Sleepy, haben wir uns damals gedacht“, erläutert Brink, der heute auch noch Bootsarbeiten vom Antifouling über Geräteeinbau bis zur Bootsübergabe, wie beim Händler anbietet. Hoffnungen für neue Großaufträge verbindet er mit Kunden aus China, Brasilien und Kolumbien, die über ihn die komplette Trans-

portkette von Booten bis in ihre Heimatländer ordern.

**M**it den Kollegen von Glogau Yachttransporte betreibt Sleepy in Giebelstadt vor den Toren der Bavaria Werft ein gemeinsames Logistikzentrum. Beide Unternehmen bieten gerade für neue oder sehr wertvolle Boote ein interessantes Extra rund um den

Transport an: Die Boote werden für den Transport und eventuelle Standzeiten später eingeschweißt. Geschäftsführerin Saskia Glogau: „Wenn wir etwa Beneteau-Yachten aus Frankreich in die Türkei bringen, macht das Einschweißen schon einen Sinn, auch wenn es natürlich teurer ist.“ Zwei Mann sind einen Tag lang mit der Verpackung einer Yacht durchschnittlicher Länge beschäftigt. Saskia Glogau: „Das Werkzeug für das Einschweißen ist praktisch ein hohes Rollgerüst mit der Schrumpffolie, die über das Boot gezogen



Manchmal geht alles ganz schnell: Von heute auf morgen ergibt sich über Schriever Yachttransporte ein Weg, das eigene Boot binnen vier Tagen von der Ostsee ins Mittelmeer zu bringen.

werden muss. Dazu braucht man noch den Brenner, einen Kran und einen Gabelstapler sowie einen regen- und starkwindfreien Tag. „Wichtig sei außerdem, dass nach einer Lackierung diese erst komplett ausge-

härtet sein müsse, bevor man an Folie denken kann. Tatsächlich ist die Folie aber der beste Weg, um nach dem Auspacken am Bestimmungsort wirklich keinen Dreck auf dem Boot zu haben.



Sleepy kann durch das Hubbocksystem Verladezeit und Kranung sparen. Der Laster kann den Anhänger herunterlassen, schiebt ihn unter das Gestell und pumpt sich mit dem Boot wieder hoch.



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. Umfangreicheren 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 seien 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 kommen und teilweise bis nach 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*



Tel. +49 (0) 4321 555 187-0  
www.yacht-transporte.com

# 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

Das Charter-Magazin 2013

# CHARTER HORIZONTE

© 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.