

„Das ist Stress pur!“



Die Düsseldorfer „boot“, die jährlich im Januar stattfindet, ist das internationale Top-Event innerhalb der maritimen Szene. Doch ohne erfahrene Speditionen, routinierte Fahrer und leistungsstarke Lkw läuft nichts.

Text und Fotos: Norbert Böwing

Wie kommen die Boote auf die „boot“? Und wie kommen sie wieder zurück? „Ohne gute Speditionen, Spezial-Lkw, besonnene Fahrer, gutes BF3-Personal und eine gewaltige Logistik ist diese Messe nicht machbar“, sagt Dennis Gerlach, der auf dem riesigen Veranstaltungsgelände mit einer Crew von rund 50 Mitarbeitern die Fäden hinter den Kulissen zieht. Der 35-jährige arbeitet beim Logistik-Profi Kühne und Nagel und sorgt dafür, dass weit über 100 Schwertransporte im Zusammenhang mit dem Top-Event problemlos und just-in-time über die Straßen rollen.

Zu wirklich extremen Anspannungen führt vor allem die Zeit vor und nach der Messe:

„Die Boote müssen von einer Ausstellung zur anderen und dafür quer durch ganz Europa gefahren werden. Und dann darf man auch nicht vergessen, dass die Hallen unmittelbar nach der ‚boot‘ wieder für das nächste Event frei werden müssen. Das ist für alle Beteiligten Stress pur!“

Doch Gerlach weiß, dass er sich auf ein Top-Team von anerkannten Yacht-Spediteuren verlassen kann. Es sind ausgesuchte Fachleute, die über spezielles Know-how und natürlich den entsprechenden Fuhrpark verfügen. Einer von ihnen ist Uwe Schriever aus Krop in der Nähe von Schleswig. Zwölf eigene Lkw sind für Schriever im Einsatz.

Und 18 Mitarbeiter gehören zum festen Team des 50-Jährigen. Doch wenn es um den Auf- und Abbau der Messe geht, müssen weitere Arbeitskräfte und Trucks organisiert werden.

Arbeitstage sind bis zu 18 Stunden lang.

Wie ernst es Schriever mit diesem Business nimmt, zeigt seine permanente Anwesenheit in den Messehallen. Grundsätzlich ist er morgens der Erste und abends der Letzte: „Während dieser Zeit sind 18 Stunden am Tag etwas ganz Normales. Der große Unterschied zu anderen

Per Tieflader erreicht dieses Boot sein Ziel.



Speditionsbetrieben ist, dass wir extrem teure Luxusware fahren.“

Nicht selten werden Yachten im Wert von mehreren Millionen Euro verladen und transportiert. Meistens sind sie im Besitz



Alle Jahre wieder: per Schwertransport erreichen viele Ausstellungsstücke der „boot“ die Messehallen in Düsseldorf.



Kniffliger Moment ...



... Einfahrt in die Messehalle.



der Hersteller, die die Düsseldorf „boot“ als weltweit führenden Handelsplatz schätzen. „Das bedeutet, dass die Yachten hier unversehrt ankommen und natürlich auch wieder tadellos



Viele der beauftragten Transportunternehmen haben sich auf den Transport von Yachten spezialisiert.



Schwertransporte auf kurzen Strecken: in vielen Fällen geht es vom nahe gelegenen Rheinufer zu den Messehallen.

zurückgebracht werden müssen“, bringt Schriever den besonderen Reiz seiner Arbeit auf den Punkt.

Es darf also nichts passieren. Als ausgewiesener Experte für sogenannte Volumentransporte, wozu seine Fracht nun mal gehört, beschreibt er den Unterschied zu klassischen

Beschädigungen sind ein K.-o-Kriterium.

Schwertransporten: „Wenn Sie große Kisten, lange Rohre oder überdimensionale Betonteile transportieren, verzeihen Ihnen die Kunden kleinere Kratzer. Bei

uns aber sind Beschädigungen ein absolutes K.-o-Kriterium und können sogar die Beendigung einer Geschäftsbeziehung bedeuten.“

Echte Profis sind aber auch die Fahrer, die die sündhaft teuren Yachten bewegen. Da ist zum Beispiel Wolfgang Glück, dessen 680 PS starker MAN TGX mit V8-Motor ausschließlich für den Transport der Schiffe von den Messehallen bis zum nahegelegenen Rheinufer eingesetzt wird. Beim Besuch in Düsseldorf wurde gerade die gewaltige „Dominator“ auf seinen 14-Achsen-Auflieger gekrant. Das Schiff ist 47 t schwer, hat eine Höhe von 7,50 m, ist 19 m lang und 5,50 m breit. Mit einem Wert von etwa 4,5 Millionen Euro sprengt diese Luxus-Yacht aber auch finanziell die Vorstellungskraft eines Normalbürgers.

Doch solche Zahlen können Fahrer Wolfgang Glück gar nicht aufregen. Er ist die Ruhe in Person und macht hier, wie er sagt, nur seinen Job: „Jeder von uns strebt danach, keine Fehler zu machen. Und was den Wert des Schiffes angeht, da gab es schon viel krassere Fälle. Ich hab auch schon mal ein 7,5-Mio-Euro-Schiff transportiert“, berichtet der 57-Jährige.

STM

Eine Fracht, fast wie ein rohes Ei: keinesfalls darf auch nur ein kleinster Kratzer an die wertvollen Ausstellungsstücke kommen.

