

Nr. 2 · 2. Quartal / April 2004  
48. Jahrgang · ISSN 0006-7644  
C 10648 F · 5,- €

# boots- wirtschaft

DIE FACHZEITSCHRIFT FÜR WERFTEN UND HANDEL



des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbandes





Die „Rudolf Diesel“ auf der Elbe: Totalrefit und Verlängerung um vier Meter.  
Foto: IGH Antriebstechnik

## Rudolf Diesel: Luxusrenovierung made in Germany

Die Überholungs- und Umbauarbeiten der Motoryacht „Rudolf Diesel“ begannen in Polen. Der Eigner beauf-

tragte dann jedoch deutsche Firmen mit dem Umbau zur Luxusyacht.

Gebaut wurde die fast 24 Meter lange jetzige „Rudolf Diesel“ 1959 als Vermessungsschiff „Drakkar“ auf der Schless Werft in Wesel. Der Konstrukteur war Anton Miglitsch. Ein belgischer Ingenieur hatte ihn beauftragt, ein besonders hochseetüchtiges Schiff zu zeich-

nen, mit dem er die Küste Algerien vermessen konnte. Die Geschichte der „Drakkar“ begann dann mit einem zweifachen Pech. Nummer eins: Aufgrund des algerischen Befreiungskrieges gegen die Kolonialmacht Frankreich entfiel der Vermessungsauftrag. Nummer

zwei: der Ingenieur blieb der Werft 120 000 Mark schuldig. Das war viel Geld Anfang der 60er Jahre.

Das Doppelschraubenschiff verschwand in der Illegalität und soll jahrelang zum Schmuggeln eingesetzt gewesen sein. Es bewies dabei seine



besondere Seetüchtigkeit, denn die Schmuggler stachen immer dann in See, wenn es zu stürmisch für die Zollboote an den Mittelmeerküsten war.

Mit dem ehemaligen Gründer und Chefredakteur des Magazins „Stern“, der die „Drakkar“ 1964 in „einem miserablen Zustand“ in Gibraltar entdeckte, aber schnell die Möglichkeiten eines Umbaus zur Yacht erkannte, begann das neue Leben der Miglitsch-Konstruktion als „Positano III“.

Nannes Yacht heißt jetzt „Rudolf Diesel“. Der neue Name hat einen Bezug zum jetzigen Eigentümer. Es ist die Firma IBH Antriebstechnik, die als Vertreterin des Dieselmotorhersteller Deutz AG, das Schiff 1983 übernommen hatte. Jahrelang wurde das durch Nannen von einem Vermessungsfahrzeug zur Luxusyacht umgebaute Schiff von der IBH für Repräsentations-

zwecke eingesetzt.

„1999 wurde klar, dass die alte Dame in die Jahre gekommen war. Kleinere Korrosionsschäden und Kabelbrände zeigten, dass entweder Neubau oder Verschrottung anstanden,“ so Professor Christian Harm (44), der als Miteigner den Werdegang der Yacht begleitete. „Eine alte Lady verschrottet man nicht“, wurde den Verantwortlichen allerdings schon bald bewusst und so begann die Wiedergeburt der Henry-Nannen-Yacht.

Um den Anforderungen der neuen Zeit gerecht zu werden, wurde das Schiff nach einer Totalentkernung auf 27 Meter verlängert. „Neue Eleganz“ war das Motto, mit dem der Wiederaufbau begann. Wurden die ersten Arbeiten noch in der polnischen Morska Werft in Swinoujscie durchgeführt, konnte die „Rudolf Diesel“ wenig später zur Kieler Werft Gebrüder

Friedrich überführt und dort mit Hilfe von Firmen aus der deutschen Superyachtbranche vollendet werden.

Die bei dem Total-Refit beschäftigten Firmen lesen sich wie das „Who is who“ des deutschen Luxusyachtbaus. Dabei waren beispielsweise die Kieler Yacht- und Bootswerft Dick, das Berliner Designstudio Plajer Et Franz, Wiechmann Et Co aus Bremen (Elektrik), Krüger Yacht Et Möbeldesign aus Wedel und B.I.S Electronics GmbH, Itzehoe und die Damen und Herren Tischlerei aus Hamburg.

Unter der Bauaufsicht und der fachlichen Beratung des Sachverständigen Oliver Franzius („Ohne ihn hätte der Umbau nicht geklappt“, so Miteigner Christian Harm) entstand in dem verlängerten und sehr viel eleganter erscheinenden Schiff eine völlig neue Yacht. Dabei gelang es, die Gegensätze von Tradition und



Achterdeck: Ausbau auf höchstem Niveau. Foto: Franzius





TECHNISCHE DATEN

<b>Länge</b>	28 m	<b>Batteriekapazität</b>	800 Ah + 200 Ah Funkbatterie auf der Flybridge	<b>Sicherheit</b>	Fastnet Inmarsat E EPIRP, Shipmat RS 8400, DSC-Controller, GMDSS TV-Entertainment RR-Hurricane 6000 TV Sat Anlage
<b>Breite</b>	5,02 m	<b>Klimaanlage</b>	Climma mit 40.000 BTU/h		
<b>Tiefgang</b>	2,15 m	<b>Heizung</b>	elektrische Heizkörper mit insgesamt 18 KW		
<b>Verdrängung</b>	80 t				
<b>Motor</b>	2 x Deutz BF 6 M 1913 mit je 145 KW	<b>Navigation</b>	Radar Furuno FR 2125 -B mit ARPA-Erweiterung, Transas N S 3000/Radarintegration/Navt ex modul DGPS, Autopilot	<b>Beiboot</b>	Pischel Bolero 470 P/ Yamaha 44 KW
<b>Generator</b>	1x Deutz BF 4 M 1013 M, 50 KW 1x Deutz F 2 L 1011, 15 KW 1x Deutz F4 M 1008, 10 KW	<b>Kommunikation</b>	UKW-Seefunk, SSB Wetterempfang, bordinternes Telefonsystem, Nokia GSM, Globalstar Satellitentelefon	<b>Bauwerft</b>	Schless Werft / 1961
<b>Treibstoff</b>	10600 l			<b>Konstrukteur</b>	Anton Miglitsch
<b>Reichweite</b>	2000 Seemeilen			<b>Refit</b>	Morsha Werft Polen/ Gebr. Friedrich Kiel / 2003
<b>Frischwasser</b>	1500 l			<b>Refit-Consultant</b>	Oliver Franzius
<b>Grauwasser</b>	2100 l				
<b>Wassermacher</b>	180 l/h				

Modernem zu vereinen, so dass sich die „Rudolf Diesel“ mit ihren klassischen Linien von der Flotte der heutigen Luxusyachten wohl-tuende unterscheidet.

Bei schönem Wetter wird eine große, neue Flybridge mit weißen Sitz- und Liegepolstern der Mittelpunkt für den Eigner und seine Gäste sein. Man sitzt geschützt hinter einer lang gezogenen Brüstung aus Sicherheitsglas. Hier ist die Handschrift der Hamburger Designerin Birgit Schnaase zu erkennen.

Der große, Licht durchflutete Salon mit seinen gemütlichen Alcantara bezogenen Möbeln und der integrierten Brücke ist das Herzstück der 5,05 Meter breiten Yacht. Von hier führen Niedergänge in die vier Doppelkabinen, die alle eigene Badezimmern haben und in die große Pantry. Mitschiffs befindet sich die Eig-

nersuite mit freistehendem Doppelbett und einer Arbeitsecke mit Schreibtisch. Der gesamte Holzausbau erfolgte einheitlich in schiff-gem Teak und vermittelt Solidität, ohne die Eleganz des Interieurs zu beeinträchtigen.

Neben den beiden neuen, je 145 Kilowatt starken Hauptmaschinen sorgen ein aufwendige elektronisches Navigations-, Kommunikations- und Entertainment-System dafür, dass die 80 Tonnen verdrängende Yacht technisch auf dem neuesten Stand ist. Dazu gehört ein High-Speed-Internetzugang genauso wie aus-fahrbare TV-Großbildschirme, auf denen bei Wunsch sogar die elektronische Seekarte von der Brücke übermittelt werden kann.

Es ist nur eine kurze Fahrt auf der Elbe, die wir mit der Yacht unternehmen können. Sie reicht aber aus, um festzustellen, dass die von Henri

Nannen häufig so hoch gelobte Seetüchtigkeit seiner „Geliebten“ durch die Verlängerung des Rumpfes eher noch zugenommen hat. Mit knapp zwölf Knoten Marschfahrt gleitet die „Rudolf Diesel“ an Bord kaum hörbar durch das Wasser und teilt die großen Bugwellen der entgegenkommenden Frachter wie ein heißes Messer die Butter. Es gibt keine fühlbare Erschütterungen. Die Yacht scheint es in Richtung herbstlicher Nordsee zu ziehen, um dort ihrer Reichweite von jetzt über 3700 Kilometern mit einer Tankfüllung unter Beweis zu stellen. Die „Rudolf Diesel“ kann gechartert werden – als Konferenzschiff, für Tagesfahrten oder für Luxusurlaubtörns auf der Nord- und der Ostsee.

Weitere Infos: [www.rudolf-diesel.com](http://www.rudolf-diesel.com)



## Wer Wind und Wetter ausgesetzt ist, braucht einen starken Kreislauf.



Echte Seebären brauchen einen guten Riecher für die Launen der Natur. Und wenn's hart auf hart kommt, muss man Technik haben, auf die man sich verlassen kann. Mit der modernen Pumpen- und Marinetechnik von JABSCO sind Sie immer eine Buglänge voraus.



Postfach 1703 · 22807 Norderstedt · Tel. 040/53 53 73-0  
Fax 040/53 53 73-11 · [www.jabSCO.com](http://www.jabSCO.com)

JabSCO GmbH

