1/2004 JANUAR-FEBRUAR
SONDERDRUCK

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER GROSSEN YACHTEN

DIE GESCHICHTE FÄHRT MIT

„Rudolf Diesel" nach dem Refit: Die Ex-Yacht von Henri Nannen lässt sich chartern.

Ruhig durchschneidet „Rudolf Diesel" die Hamburger Elbe. Mit seinen zwei Deutz-Dieseln (je 145 kW) schafft das Schiff maximal 12 kn.

Comeback einer Geliebten

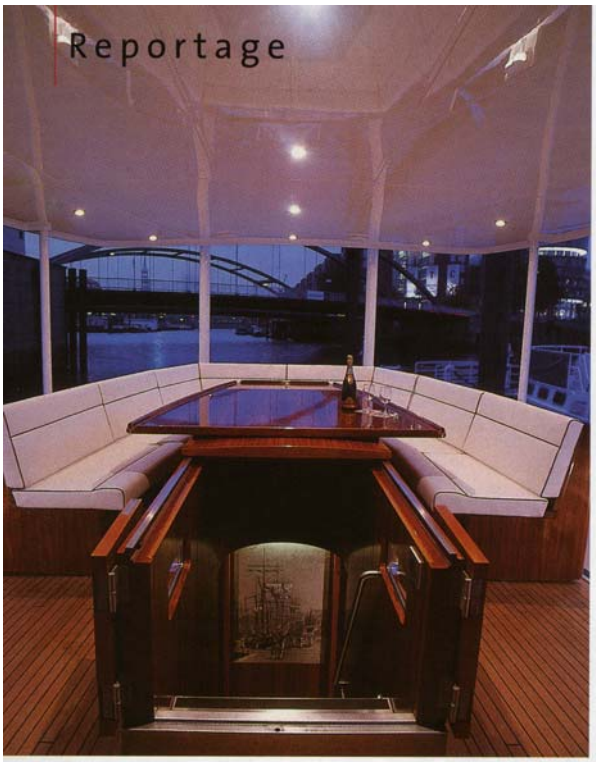
HAMBURG Schmuggler nutzten und Henri Nannen liebte sie. Nach einem gewaltigen Refit kehrte die „Rudolf Diesel" nun aufs Wasser zurück.

Zu Nannens Zeit (Bild unten) war der Salon eher klein; ausgelegt für vier Personen. Nun nimmt er rund 25 Passagiere auf: Die Morska-Werft verlängerte den Rumpf mittschiffs um vier Meter.

Mit dem Steuerrad dreht der Kapitän ein Relikt aus den 60er-Jahren. Davor blinkt modernste Elektronik.

Für manche mag es nur ein kleiner Schritt sein. Wer jedoch als Journalist dieses Schiff betritt und auch noch über es schreiben soll, der schleppt eine ganz schöne Last mit sich herum. Er wird einem der Voreigner kaum gerecht werden können, dessen Kunst, Erzähltes lesbar zu machen, legendär ist. Er soll über ein Schiff schreiben, das einem Vorbild von tausenden von Reportern und Redakteuren gehörte, einem der Urväter des deutschen Journalismus' nach 1945. Auch wer sich aus Medien nicht viel macht – den Namen Henri Nannen hat wohl jeder schon gehört. Er ist untrennbar mit der Illustrierten „stern" verbunden, die er 1948 gründete, über drei Jahrzehnte leitete und für die er auch schrieb. Seine 325 Briefe an den „lieben Sternleser" sind heute berühmt und waren damals berüchtigt, weil Nannen schonungslos die Missstände der Republik anprangerte. Was viele nicht wissen: Eine Ausnahme machte er und konnte endlich einmal Süßholz raspeln. 1968 verfasst er für die YACHT, die im selben Verlag wie BOOTE erscheint, einen Artikel über eben dieses Schiff, das damals noch unter „Positano III" läuft. „Lieber Yachtleser," heißt es da „Meine Geliebte hat eine Vergangenheit."

Nannen kauft, wie es seine Überschrift schon sagt, ein Schiff mit Historie. 1959 zeichnet es der bekannte deutsche Yachtdesigner Anton Miglitsch, zwei Jahre später beginnt die renommierte Schless-Werft in Wesel mit dem Bau. Auftraggeber ist ein belgischer Ingenieur, der für das französische Marineministerium die algerische Küste vermessen soll. Als jedoch der Stapellauf in den Algerischen Krieg fällt, storniert das Ministerium den Job. Die Spuren von Schiff und Eigner

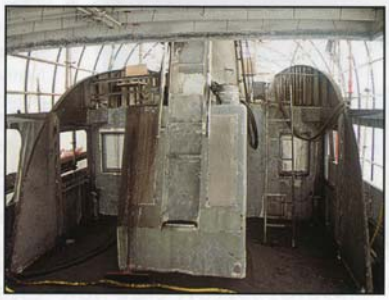


Auf dem Achterdeck bleibt's dank eines festen Dachs nun trocken. Wie die Verlängerung erledigte auch diesen Auftrag die polnische Werft. Der Feinschliff hingegen folgte in Hamburg und in Kiel (oben).

verlieren sich für mehr als ein Jahr, bis sich die Schless-Werft auf die Suche nach der „Drakkar" macht – immerhin sind noch 120 000 D-Mark zu begleichen. Doch in welchem Mittelmeer-Hafen die Fahnder sie auch an die Kette legen wollen, heißt es, dass sie bereits wieder ausgelaufen sei. Gerüchte von Zigarettenschmuggel machen die Runde, und italienische Zollbeamte seufzen, dass sie den Kapitän nicht auf frischer Tat ertappen können. Er laufe bevorzugt ab Windstärke 8 aus, wenn sie mit ihren Booten im Hafen bleiben müssten. Wie nahezu jeder kriminelle Akt, ist aber auch dieser endlich. In Gibraltar setzt schließlich ein englisches Gericht die „Drakkar" fest – und

Clevere Schmuggler: Sie laufen aus, wenn keiner mehr fährt

Wo es auf der Jungfernfahrt blitzt und blinkt (links), liegen fünf Monate zuvor noch Schläuche vor dem grauen Aufbau. Erstmals wurde in Deutschland dabei in einer Shrinkwrap-Halle gearbeitet (unten) – einem Gestänge aus flexiblen Rohren, bespannt mit weißer Schrumpffolie.



Nannen kommt ins Spiel. Von einem Mitarbeiter animiert, reist er an die Südspitze Europas und ist sofort begeistert. „Es war die große Liebe auf den ersten Blick", schreibt er 1968, vier Jahre nach dem Kauf und mit dem vielleicht nötigen Abstand, den man nach solch einer Bauch-Entscheidung braucht. Denn bis der Emder Eigner wird, ist Pflege auf der „Drakkar" ein Fremdwort – Rostflecken übersäen den weißen Anstrich, in der Bilge steht das Wasser bis unter die Bodenbretter. Nach neun Monaten entscheidet sich Nannen für ein Refit und einen Umbau von „Positano III" vom Berufsschiff zur Luxusyacht.

Stilgemäß plant er ihn in dem Ort, nach dem er dieses und auch seine beiden vorigen Motorboote, einen

Der Salon ist hell und großzügig gestaltet. Technische Features, wie der 42-Zoll-Bildschirm, erscheinen auf Knopfdruck.

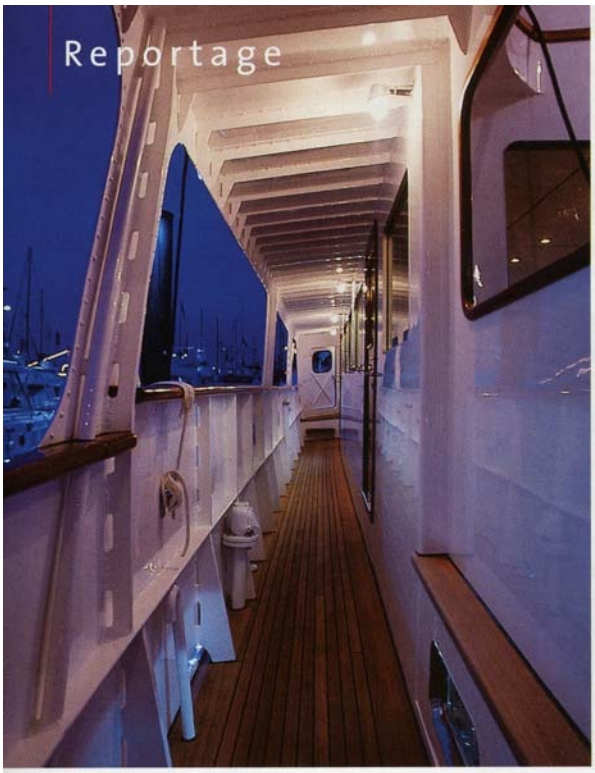
Coronet-Explorer und eine Giglio von Picotti, benannt hat. In Positano, einem kleinen italienischen Fischerdorf nahe Neapel, zeichnet er im Winter 1964 seine Vorstellungen auf Millimeterpapier. Und so wird das Schiff das erste Mal vollständig entkernt, bekommt für einen schlankeren Look den Decksaufbau etwas weiter achtern und eine für damalige Verhältnisse hervorragende technische Ausstattung, die Nannen weltweit auf Bootsmessen und bei professionellen Skippern aufgestöbert hat. Er lässt beispielsweise den gleichen Kompass installieren wie ihn die amerikanische Coast Guard einsetzt, und eine Selbststeueranlage, wie sie eine dänische Fähre benutzt.

Das Interieur hingegen ist eher klassisch. Der anglophile Journalist setzt auf Komponenten von der britischen Insel – Mackmurdo-Truhen von 1880 etwa, auf Teak-Auskleidung und dunkle Polster, was der „Positano III" innen eine schiffige, aber auch schwere Optik verleiht. Doch gefallen soll's schließlich fast nur dem Eigner. Zwar wurde und wird gern kolportiert, dass die Polit-Prominenz der 60er- und 70er-Jahre reihenweise übers Deck stolperte – angeblich kannten die Bar alle bis dato aktuellen Bundespräsidenten –, doch Fakt ist, dass Nannen eher selten Gäste mitnahm. Die „Positano III", so schreibt's auch die „stern"-Redaktion im Nachruf auf ihn, „war Nannens Refugium – hier konnte er abschalten. Auf hoher See war er selbst für die Redaktion nicht erreichbar". Ständige Begleiter sind lediglich seine Frau, die inzwischen die Liebe ihres Mannes zum Wassersport teilt, und die Crew, welche aus Kapitän und Maschinist besteht. Der auf Schiffen dieser Größenordnung sonst übliche Koch fehlt indes, am Herd steht der Chef persönlich.

Neuer Name als Programm

Es muss für die Mannschaft ein angenehmer Arbeitsplatz gewesen sein. Sie kommt gar noch einmal an Bord, nachdem Nannen 1978 das Schiff verkauft – er selbst setzt nie mehr einen Fuß an Deck. Der Kapitän hat bei seinem Besuch nur Tränen in den Augen, der Maschinist lässt sich 1983 aber dazu überreden, mit dem nun schon sechsten Eigner eine Überführung vom französischen Antibes ins schleswig-holsteinische Rendsburg zu fahren.

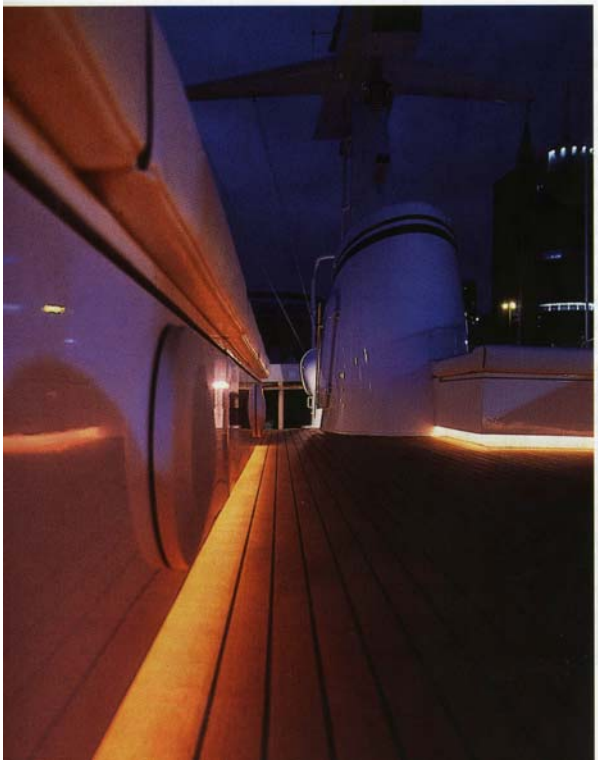
Nachdem die „Positano III" bei zwei Firmen als Charterschiff lief, kauft es 1983 nämlich die IBH Antriebstechnik, der norddeutsche Vertreter der Deutz AG. Selbstredend bekommt sie erst einmal Maschinen der Kölner Motoren-



Nur auf dem Seitendeck deuten Schweißnähte darauf hin, dass die „Rudolf Diesel" einmal kürzer war. Zwischen den beiden Fotos liegen fünf Monate. Wo heute Teak liegt, schwappte Ende Mai 2003 knöchelhoch der Strahlsand (oben).

schmiede und wird dann in „Rudolf Diesel" umgetauft, was vielleicht nicht eben schön klingt, aber einen werbewirksamen Hintergrund hat. In den folgenden 16 Jahren setzt sie IBH-Chef Hans-Joachim Harm zu Werbefahrten für seine Deutz-Produkte ein und hat damit durchschlagenden Erfolg. Rund 1500 Diesel-Motoren verkauft er auf Grund dieser PR-Ausflüge, es wird, wie es heißt, „so mancher Fischkutter akquiriert". Zu einem reinen Geschäftsschiff „verkommt" die Ex-Geliebte von Henri Nannen jedoch nicht. Bei den maritimen Groß-Events an der Küste zieht sie ihre Kreise und ist dadurch und auch durch ihr imposantes Erscheinungsbild

Gute Geschäfte: Fischer bestellen an Bord so manchen Motor



Auch die Flybridge profitiert vom neuen Maß des Schiffes. Bei gutem Wetter soll sie Zentrum des Bordlebens sein. Im Dunkeln dominieren hier Leuchtleisten, tagsüber weiße Polster. Noch im Juni 2003 war der äußere Fahrstand als solcher schwer zu erkennen (unten).

eine im Norden Deutschlands bekannte Yacht. Selbst der damals amtierende Finanz- und spätere Verteidigungsminister Gerhard Stoltenberg fährt mit und trägt sich ins Gästebuch ein. Harm ermuntert ihn: „Unterschreiben Sie doch blanko ganz unten – dann kann ich darüber setzen, was ich will." So viel Spaß scheint Stoltenberg aber fremd zu sein – er zeichnet ganz oben auf der Seite.

Diese Törns, ob nun mit illustren Gästen oder mit Kunden, finden 1999 dann aber ein Ende. Korrosionsschäden und Kabelbrände machen deutlich: Die „Rudolf Diesel" ist in die Jahre gekommen. Nach dem Tod von Hans-Joachim Harm muss nun sein Sohn Christian für die Firma IBH abwägen, was mit dem Schiff geschehen soll.

Einer der Größten

Henri Nannen zählte zu den größten Journalisten der Nachkriegszeit. Er gründete 1948 die Illustrierte „stern", war bis 1980 ihr Chefredakteur und dann bis 1983 noch ihr Herausgeber. Unter seiner Regie wurde das Blatt zu einem der auflagenstärksten Magazine Europas. Als jedoch der Skandal um die gefälschten Hitler-Tagebücher entbrannte, zog er sich zurück. Fortan betätigte er sich als Kunstsammler und stiftete seiner Geburtsstadt Emden eine Kunsthalle. 1996 starb Nannen 82-jährig in Hannover.

Während die Entscheidung – „eine alte Lady verschrottet man nicht" – recht schnell fällt, zieht sich die Umsetzung, die nun schon zweite komplette Beauty-Kur, über Jahre hin. An der „Rudolf Diesel" werkeln in den nächsten vier Jahren mehr Hände, als ihr vielleicht lieb sind.

Start in Swinemünde

Ihre Refit-Reise beginnt in unmittelbarer Nähe zu Deutschlands Nordost-Grenze, bei der Morska-Werft im polnischen Swinemünde. Auf den Rat eines Bekannten hin hat Harm das Schiff hierher bringen lassen, um es „dem dritten Jahrtausend entsprechend" gestalten, nämlich um vier Meter verlängern zu lassen. Für seine späteren Aufgaben, beispielsweise die Vercharterung an Firmen, ist das Layout einfach zu eng. Während diese groben und die begleitenden Arbeiten, wie die Montage von neuen Motoren, Klimaanlage, Bugstrahlruder sowie die Installation von Navigations- und Unterhaltungselektronik, zügig voranschreiten, wird aber auch klar, dass das Tischlern nicht eben die Stärke der ausgesuchten Werft ist. Der Standard, den das Berliner Designbüro Plajer & Franz vorgegeben hat, scheint zu hoch.

Als Hülle nach Hamburg

Harm entschließt sich daraufhin für die Radikal-Lösung und schickt die „Rudolf Diesel" auf eigenem Kiel nach Hamburg – quasi eine Hülle ohne auch nur irgendein Möbelstück im Rumpf. Dieser Kraftakt zahlt sich jedoch aus: In rund eineinhalb Jahren sägen, schrauben und leimen die Handwerker der Firma mit dem etwas ungewöhnlichen Namen „Damen und Herren Tischlerei" ein Interieur in das nun 28 Meter lange Schiff, das gleichzeitig einen eleganten wie soliden Eindruck vermittelt.

„Minimalistisches Design" heißt das Werk im Fachjargon – die Reduzierung auf das, was nötig ist. Rein dekorative Elemente bekommt das Schiff kaum, den edlen Charakter vermitteln vielmehr die ausgefeilten Details. Die konsequente Linienführung etwa, die von Decke bis Deck durchgezogene Maserung der Mahagoni-Verkleidung, die einheitliche Stärke vieler Holzplatten oder der versteckte 42-Zoll-Bildschirm im Salon. Hier, im Herzstück der Megayacht, erinnern nur noch zwei Dinge an die Phase, als die „Rudolf Diesel" Nannens Geliebte war: das Steuerrad und ein Gemälde, das Emden, die Geburtsstadt des „stern"-Gründers, zeigt. Wie dieses zierten auch die anderen Bilder schon zu Nannens Eignerzeit die Wände – Harm lässt quasi als Hommage an den Kunst-Fan

Maschinen

IBH Antriebstechnik GmbH
Norderstedt, Rendsburg,
Lübeck, Rostock
• DEUTZ Vertragshändler
• DEUTZ Service-Werkstätten
• Schiffsmaschinen und Hilfsdiesel

DEUTZ® Vertragshändler

Gutenbergring 35
D-22848 Norderstedt
Phone +49 (0) 40 5 23 05 20
Fax +49 (0) 40 5 28 11 74
eMail kuhlmann@ibh-antrieb.de
www.ibh-antrieb.de

Beratung

OLIVER FRANZIUS
YACHTCONSULTING & EXPERTISEN

Hamburg, Kiel, Auckland
• Planung, Koordination, Bauaufsicht
• CE-Zertifizierung
• Vereidigter Sachverständiger

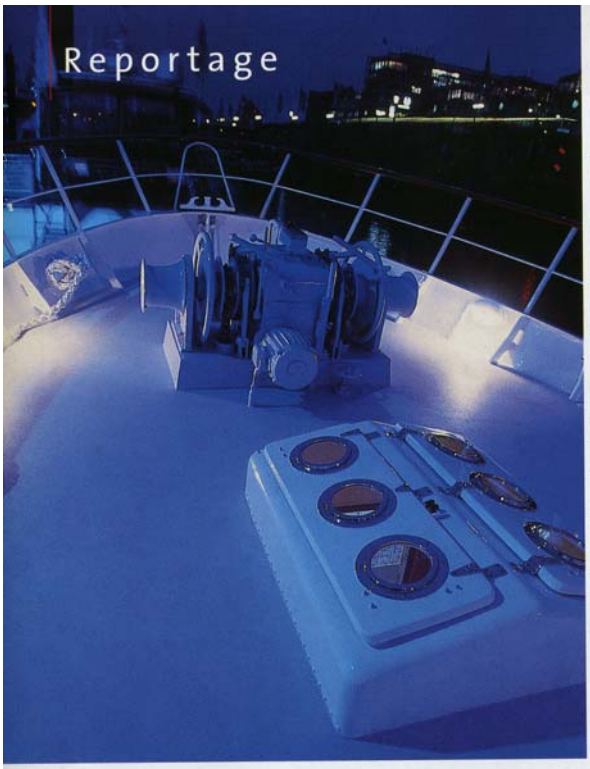
Klopstockstraße 1
D-22765 Hamburg
Phone +49 (0) 40 39 88 35 0
Fax +49 (0) 40 39 88 35 11
eMail info@franzius.com
www.franzius.com

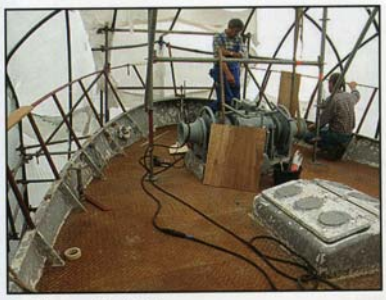
GEBR. FRIEDRICH KIEL GF Schiffswerft

Kiel
• Schiffswerft für Luxusyachten
• Umbau und Refit
• Wartung und Service

Prieser Strand 15a
D-24159 Kiel
Phone +49 (0) 431 3 94 27 0
Fax +49 (0) 431 3 94 27 77
eMail info@GFwerft.de
www.GFwerft.de

Werft





Auf dem recht nüchternen Vordeck überstand die Ankerwinde fast vollständig das Refit. Sie erhielt nur eine technische Aufwertung: Jetzt sind für die Manöver nicht mehr sechs, sondern nur noch vier Hände nötig.

Knapper Termin: Ein Jahr bleibt fürs Styling

recherchieren, wo die Originale hängen und dann davon Repros anfertigen.

Diese Interieurarbeit ist in Bezug auf die Herangehensweise der polnischen Werft ein riesiger Unterschied. Weitaus schlechter als bei den Kollegen aus Swinemünde sieht jedoch aus, was andere Hamburger Firmen am Rumpf und auf Deck erledigen. Yacht-Consultant Oliver Franzius, der aufgrund eines schlecht ausgeführten Auftrags das Schiff begutachtet, kann nur die Hände überm Kopf zusammenschlagen. „Katastrophe" nennt er den Zustand, mit dem er dann im Herbst 2002 die Leitung des Refits übernimmt. Harm haben die Kenntnisse des Megayacht-Experten so überzeugt, dass er ihm quasi freie Hand lässt. Und er tut gut daran. Mit Franzius kehrt die nötige Professionalität auf die Baustelle „Rudolf Diesel" zurück. Doch dafür muss die alte Lady zunächst eine weitere Reise antreten. Franzius verlegt das Schiff zur renommierten Gebrüder-Friedrich-Werft nach Kiel, wo die Infrastruktur für solch ein Projekt vorhanden ist. Die ist nötig, da ein angepeilter Termin immer deutlicher am Horizont erscheint. Für einen Auftritt bei der „hanseboot 2003" bleiben nicht einmal mehr zwölf Monate. Das scheint ein genügend großer Puffer, doch die Arbeiten sind umfangreicher als angenommen. So muss der komplette Rumpf gesandstrahlt und mit mehr als zwei Tonnen Material verspachtelt werden. Auch das Teakdeck fehlt, ein vernünftiges Konzept für die Flybridge und natürlich der komplette Außenanstrich. „Außer dem Interieur haben wir praktisch alles auf den Kopf gestellt. Einen Tag weniger, und wir hätten's nicht geschafft", gibt Franzius im Oktober 2003 zu. Wir sitzen im Salon der „Rudolf Diesel" und sind gerade von einer der ersten Spritztouren mit ihr zurückgekehrt. Ruhig durchschnitt sie das Kabbelwasser der Elbe und ließ erahnen, wie komfortabel es wohl wäre, mit ihr die Reichweite von 2000 sm auszunutzen. Später vielleicht. Jetzt gilt es erst mal, den Auftrag als Blickfang zu erfüllen. Draußen wehen die Messe-Flaggen, wie inszeniert nur einen Steinwurf von der „stern"-Redaktion entfernt. Es ist ein perfektes Comeback. Nannen, würde er noch leben, hätte es sicher gefallen. Und vielleicht sogar diese Geschichte darüber.

TEXT: MARCUS KRALL
FOTOS: YPS/PETER NEUMANN
FOTOS RESTAURATION: OLIVER FRANZIUS

Exklusive Chartertörns mit der „Rudolf Diesel"

Die „Rudolf Diesel" soll nun als exklusives Charterschiff laufen. Ihre fünf Kabinen mit jeweils eigenem Bad fassen zehn Personen, insgesamt können über 25 Passagiere mitfahren. Die Reichweite beträgt 2000 sm – 10 600 l Kraftstoff passen in die Tanks. Für die nötige Kommunikation sorgen Funk, Satelliten-Telefone und ein Internet-Anschluss mit DSL-Geschwindigkeit, für Unterhaltung eine TV-Sat-Anlage (DVD, Video) mit 42-Zoll-Bildschirm sowie eine Stereoanlage, die fünf Bereiche unterschiedlich beschallen kann. Charterpreis auf Anfrage bei: Franzius & Co, Rudolf-Kinau-Weg 10, 24229 Strande, Tel. 04349-90 96 60, Fax –90 96 61; E-Mail: info@franzius.de

© Copyright by Delius, Klasing & Co