

**Heimathafen: Bremerhaven****Seeschiffsregister:** Nr.: SSR 1019 (vormals SSR Emden 4702)**Rufzeichen:** DAHF**MMSI:** 211190090**Baujahr:** 1972 - 1975**Werft:** Burmester in Bremen**Konstrukteur:** Sparkman & Stephens**Bootstyp:** Design No. 2102-c2 - One-Off Hochseeyacht, gebaut als Cupper für extreme Beanspruchungen**Material:** IA formverleimtes Mahagoni**LÜA:** 15,25 (Werftangabe: 15,36)**LWL:** 12,30 (Werftangabe: 11,50)**Breite:** 4,20 (Werftangabe: 4,32)**Tiefgang:** 2,4-2,5 (je nach Zuladung (Werftangabe: 2,31**Gewicht:** 19t (Werftangabe: 13t)**Segelfläche:** ca 130 m<sup>2</sup> am Wind**Frühere Namen:** "Melusine", "Hamburg X", "Duva"**Segelnummer:** GER 2033

Das waren die knallharten Fakten. Und jetzt kommen noch ein paar Details aus dem Leben unserer "na ja". Die darf sie selbst erzählen:

Na ja - Das Schiff – so heisst diese Rubrik. Und hier darf ich, also DAS SCHIFF, mal selbst zu Wort kommen.

1972 auf Kiel gelegt bei einer – so habe ich gehört – renommierten Werft in Bremen. Burmester hiess die und leider gibt es sie schon lange nicht mehr. Aber meine Crew hat ein grosses Buch mit tollen Aufnahmen und viel Text über diese Werft. Und darin ist auch ein Foto, das zeigt, wie ich bzw. mein Rumpf kopfüber in einer Halle liege und an mir gebaut wird. Vielleicht war es auch meine Schwester, die Rubin V. In einem aufwendigen, zeit- und kostenintensiven Verfahren wurden wir aus formverleimtem Mahagonifurnier in 15 diagonalen Lagen, Schicht für Schicht unter einem Vakuumzelt an die vorherige gepresst, nach einer Zeichnung der ebenfalls bekannt-renommierten Designerfirma Sparkman & Stephens gebaut. Über mein wirkliches Geburtsjahr streiten sich die Unterlagen: laut einem Buch und Informationen meiner jetzigen Eigner bin ich 1972-1973 gebaut worden. Mein Messbrief behauptet dagegen, mein Geburtsjahr sei 1975. Eine echte Lady gibt eben ihr wahres Geburtsdatum nicht so ohne weiteres preis ;-). Nach dem Stapellauf ging dann auch schon gleich das Elend mit der Regattasegelei los. Das war vielleicht eine Schinderei. Dieses Getrampel auf meinem Deck und das Gezerre an Schoten und Fallen das sich der Mast bog. Trimmen nannten die das. Und sassen auch noch alle (zeitweise bis zu 10 Leute) quietschvergnügt auf der Luvseite, mir ihre Hacken in die Flanke tretend. Als hätte ich nicht genug Ballast in meinem Bleikiel mit 7,5 Tonnen. Das ist gut die Hälfte meines damaligen Gesamtgewichtes. Heute hab ich etwas zugenommen. Das ist halt wohl im Alter so, jedenfalls jammert die Bordfrau auch immer darüber. Und die muss es wissen, ist ja

schliesslich gut 10 Jahre älter als ich. Mein jetziger Skipper gar 20 Jahre ... ob der noch mehr wiegt? Aber ich schweife ab.

Einige Jahre durfte ich also in der Regattaszene mitmischen. Unter dem Namen „DUVA“. Als mein Ersteigner dann die Nase voll hatte von mir und ich ihm zu langsam oder unkomfortabel oder Beides wurde, hat er mich einfach weiter gegeben. An einen renommierten Segelverein. Der hat mich dann als Ausbildungsschiff unter dem Namen „Hamburg X“ mit seinem Segelnachwuchs über die Meere geschickt. So kam es, dass ich auch 1979 an dem traurig-berühmten Fastnet-Race teilnahm. Dabei sind einige Segler ums Leben gekommen und viele Schiffe wurden beschädigt oder gingen unter. Ich habe meine damalige Crew wohlbehalten ins Ziel gebracht.

Wahrscheinlich auch, weil die Crew einen guten Kurs gewählt hatte, auf dem es nicht ganz so schlimm-stürmisch zuging. Ich glaube, ich bin sogar Erste in meiner Klasse geworden. Naja, das war dann auch keine so grosse Kunst ... Kamen nicht mehr so wirklich viele Boote über die Ziellinie.

Wie die Jugend so ist, die will halt auch immer schneller segeln. Und so kam es, wie es kommen musste: ich wurde auch hier ausrangiert. Vielleicht hätte ich nicht ganz so bockig sein sollen. Und nicht immer so viel Wasser über mein Deck spritzen lassen. „Nass segeln“ nennen die das; und mögen es nicht so wirklich. Irgendwie ja auch verständlich. Jedenfalls: grundlos werde ich den Beinamen „Panzerkreuzer Jähzorn“ ja nicht bekommen haben in dieser Zeit. Trotzdem erinnern sich die heutigen gestandenen Männer und Frauen immer noch gerne an mich und wie sie auf und mit mir ihre Seebeine ein Stück haben wachsen lassen.

Seebeine wollte dann auch mein 3. Eigner einigen Leuten wachsen lassen.“ Chartersegeln auf einem ehemaligen Racing-Schiff“ lautete das Motto. Dafür hatte er mich erworben und etwas aufgehübscht. Stationiert war ich in Palma de Mallorca. Und was einem ausgewachsenen Sturm auf See nicht gelang, schaffte dann 2001 ein Sturm auf Malle. Der riss den ganzen Steg an dem ich festgemacht war aus der Verankerung und 14 Leidensgenossinnen und ich gingen auf grosse Fahrt. Quer durch das Hafenbecken. Eine andere Mole stoppte uns und den Steg. Und dann ging es erst richtig los: die Stahlschiffe zermalmten erst meine Nachbarinnen aus GFK und rückten dann auch mir auf den Holzleib. Mit dem Ergebniss, dass ich einige Löcher im Rumpf hatte, durch die stetig das salzige Mittelmeerwasser eindrang. Bäh, was für eine Brühe! Gut ein Meter stand es in mir drin. Mehr ging nicht, weil die GFK-Damen halb unter mir lagen und mich aufrecht hielten.

Ich wurde dann geborgen und an Land gestellt. Was sah ich schäbbig aus. Der Lack war im sprichwörtlichen Sinne so gut wie ab. Und die Leichenfledderer liessen auch nicht lange auf sich warten. Vieles wurde einfach abgebaut. Als hätte ich eh keine Verwendung mehr für meine Winschen oder die tollen Coffeegrinder. Keiner wollte mich mehr haben, alle hatten mich aufgegeben. Auch mein damaliger Besitzer, wenn auch eher notgedrungen. Also wurde ich – wieder einmal – verkauft. Wie ich das hasse. Und immer wird mein Name gewechselt.

Mit dem 3. Namen Melusine hat mich dann so ein Typ aus Verden gekauft. Das war vielleicht ein Verrückter. LKW-Fahrer , nein eigentlich Spediteur, mit einer eigenen kleinen Firma. Aber angefangen hat er als Trucker. Und als er

mich sah, so demoliert und derangiert auf dem Boatyard in Palma de Mallorca, da gab es für ihn kein Halten mehr. Das muss wohl Liebe auf den ersten Blick gewesen sein. Und schon war ich die Seine. Ich weiss noch, wie er neben mir stand und meinte: „Na ja, fürchterlich viel Arbeit, aber einen ge... en Arsch hat das Teil. Sowas darf man nicht der Kreissäge überlassen“. Und so hatte ich auch meinen vierten Namen schon weg: „na ja“. Die Geister streiten sich allerdings zeitweise über die Schreibweise, zusammen, alles klein oder wie auch immer.

Man wurde sich jedenfalls schnell handelseinig und schon war ich verkauft. Sollte zurück nach Deutschland. Aber auf eigenem Kiel, in meinem Zustand, mit den ganzen Löchern im Leib??? Unmöglich, nicht mit mir, da werd ich aber sowas von Panzerkreuzermässig jähzornig und dickköpfig. ‚Ja, ja, iss ja schon gut‘ meinte er einsichtig. ‚Kommst Du halt auf einen Frachter‘ ..... WIE BITTE???? Ich auf einem anderen Schiff???? Wie soll das denn gehen??? Nun, es ging. Sogar recht gut. So entspannt bin ich schon lange nicht mehr über ein Meer gesegelt, äh, gefahren (worden).

In einer Ruckzuck-Aktion wurden meine Löcher provisorisch abgedichtet, dann schleppten mich starke Schlauchboote durch den Hafen ins Handelsbecken. Dort wartete der Ladekran eines Frachtschiffes auf mich, hob mich vorsichtig an und schon wurde ich festgezurt. An Deck gelascht heisst das im Fachjargon. Von mir aus, Hauptsache ich falle nicht um. Einige Tage wurde ich so erst übers Mittelmeer und dann durch den Englischen Kanal gefahren. Angekommen sind wir dann in Emden. Hier ging es wieder per Ladekran ins Wasser und ich wurde erst einmal an einer kleinen, privaten und sehr idyllischen Steganlage geparkt. Wo ich die nette und stabile (weil aus Stahl gebaute) Blue Whale kennen lernte. Und natürlich das tolle Hausboot Aquarius, auf dem der ebenfalls nette Peter wohnte. Der hat meinem neuen Eigner den Liegeplatz für mich zur Verfügung gestellt und mich mit einem anderen Schiff auch von der Entladestelle hierher gebracht. Das ist echt blöd, wenn man immer auf andere angewiesen ist, um sich fort zu bewegen. Na also, der Peter ist ein ganz ein Netter. Ich mag den sehr. Der schaut immer so lustig aus und hat ganz viel Ahnung von Schiffen. Er baut ja auch welche aus, ist Zimmermann von Beruf. Und hat einige ausgefallene Ideen. Blue Whale z.B. hat einen Telegraf-Mast. Und kein Grosssegel. Weil Peter der Meinung ist, dass sie am besten nur unter Vorsegel segelt. Eine Theorie, für die sich meine Bordfrau ebenfalls sehr begeistert. Aber manchmal können wir halt auf das Grosssegel nicht verzichten. Pardon, wir schweifen schon wieder..... Na jedenfalls lag ich jetzt ein paar Tage in Emden. Nette Stadt übrigens.

Aber der NEUE wollte mich hier weg haben. Nach Verden an die Aller sollte ich. Da wohnte und arbeitete er. Also musste wieder ein Schlepper her. Dieses Mal in Form eines ewig langen Motorbootes. Das gehörte seinem alten, väterlichen Freund Hugo und kam auch aus Verden. „Was willst DU denn in Verden?“ raunte mir das Motorboot zu, als wir nebeneinander lagen. „Keine Ahnung, ich soll wohl wieder heile gemacht werden dort“. „ Na dann, hoffen wir mal das Beste, Du siehst echt schei... aus“. Na toll, das war ja vielleicht aufmunternd. Damit ich dem Stahlbruder keinen Anlass zu weiteren negativen Kommentaren bieten würde, lief ich ganz brav hinter ihm

her. Gesteuert mit zwei Tauen, die über Kreuz auf zwei Klampen gespannt waren. Das Steuerrad funktionierte irgendwie nicht, war sogar ganz abgebaut und lag zusammen mit dem Ruder auf meinem Deck. Kalt war es hier ausserdem. Deutschland, brrrr, bei diesen Temperaturen soll ich wieder trocken und gesund werden?? Kaum vorstellbar. Über den Küstenkanal, die Hunte, die Weser ging es in die Aller. Was man alles kennenlernt in so einem Bootsleben. Ist ja auch ganz idyllisch hier, im Sommer. Und wenn man nicht unbedingt ständig auf Hoch- und Niedrigwasser achten muss. Bei 2.40 Tiefgang sind so Fluss- und Kanalfahrten nicht ganz einfach. Eine Nacht mussten wir dann auch in Oldenburg verbringen; das Wasser lief uns weg, hiess es. Was das wohl wieder zu bedeuten hatte?

Aber wir haben es geschafft. Und in Verden stand schon wieder ein Autokran auf dem Gelände des Yachtclub parat und hat mich auf einen Tieflader gehoben. Dann wurde ich in eine grosse, stille und verhältnismässig warme Halle geschoben. Hier sollte ich repariert werden. Aber erst einmal wurde alles, aber auch alles aus mir ausgeräumt und an Deck wurde alles abgebaut. Meinen Mast hatten sie mir in Emden schon gezogen. Der lag erst auf meinem Deck und jetzt auf dem Boden neben mir.

So stand ich viele Monate in dieser Halle. An meinem Rumpf wurde geschliffen und geschmirgelt, die Löcher wurden richtig dicht gemacht, dann kam Farbe in die ganze Angelegenheit. Gleich mehrere Schichten wurden auf meinen Körper aufgetragen. Wo ist der Spiegel, wo ist der Spiegel?? Ich muss doch aussehen wie ein junger Schwan, strahlend weiss. Innen kam auch Farbe rein, in meine Bilge. Irgendwas mit Antipilz oder so. Nur mein Deck war noch schäbig. Trotzdem kam ich mir vor wie Phönix aus der Asche. Dann wurde ich in einer Nacht-und-Nebel-Aktion in einen kleinen Ort namens Barssele-Elisabethfehn gebracht. Nachts, nicht weil sich mein Käptn für mich geschämt hätte, nein, weil ich so breit bin und wir nur dann wegen behördlicher Auflagen die Fahrt durchführen durften. Mit einem Riesenaufgebot an Polizeibegleitfahrzeugen. Ich kam mir richtig wichtig und prominent vor. Und dann war ich schon wieder irgendwo bei Oldenburg, am Elisabethfehn-Kanal. Hier hat die Jachtwerft Siemer ihre Hallen und hier sollte mir ein neues Innenleben verpasst werden. Dafür hatten die netten Werftleute jetzt mindestens ein Jahr Zeit. Und in diesem Jahr bauten sie mich dann zur Fahrtenyacht aus und um. Hier wurden aus meinen zwei Cockpits ein Mittelcockpit gemacht, hier bekam ich eine stabile Edelstahlreling (für Ästheten ein no-go, aber für meinen Eigner ein Sicherheitsaspekt), bekam einen sogenannten Geräteträger (dachte immer, den haben nur die dicken Motorboote!), bekam grosse Tanks für Wasser und Diesel, neue Luken, Lüfter und richtig schöne Möbel in meinem Bauch drin. Ein breites Bett hinten in der Achterkajüte für den Eigner und die zukünftige Bordfrau. Die kam immer nur sporadisch zu mir, so ganz glücklich sah sie nicht aus bei ihren Besuchen. Da war viel Skepsis im Blick. Aber mein Skipper, der war richtig euphorisch und manchmal auch etwas sauer, wenn die Werft nicht ganz nach seinen Vorstellungen gebaut hatte. Da wurde dann auch schon mal wieder was geändert.

2005 war es dann soweit. Erster Probelauf im Küstenkanal. Und Jungfernfahrt nach Bremerhaven. Wo ich meinen neuen Heimathafen und

Liegeplatz in der gemütlichen Marina am Leuchtturm haben sollte. Irgendwann wurde dann auch mein Mast wieder gestellt. Das war vielleicht eine Aufregung. Und natürlich war es auch nicht gerade windstill bei der Aktion. Gleich 3 gestandene Mannsleute drehten und drückten die 22 Meter Stange in die richtige Position während die Bordfrau unten in meinem Bauch stand und das untere Mastende dirigierte.

Viel gesegelt sind wir nicht in diesem Jahr. Alles war noch viel zu neu und bis die Segel richtig dran waren, kam schon der Herbst und ich sollte wieder zur Jachtwerft Siemer, irgendwas musste noch verändert werden. So ging das jetzt Jahr für Jahr bis 2008. Da wurde ich gar nicht aus der Halle geholt. Ein Haus hatten sich mein Skipper und die Bordfrau gekauft. Mittlerweile zusammen lebend mussten sie die alte Hütte (man stelle sich das vor, Baujahr 1913, was für eine alte Schachtel!) aufwendig renovieren. Da blieb keine Zeit für mich. Und so stand ich in der Halle am Elisabethfehnkanal, die Vögel bauten ein Nest in mein Bugstrahlruder und ich staubte vor mich hin. 2009 zerrten sie mich wieder ins Wasser und wollten auch gleich in Urlaub mit mir fahren. Typisch, erst nicht kümmern und dann gleich in die Vollen. Nach Dänemark. Kurz vorher bekam ich noch einen anderen Motor. Mit dem wir dann im Dänemark-Urlaub einen Wasserschlag-Schaden hatten. 2 Wochen Liegezeit auf einer dänischen Insel und ziemlich hohe Kosten für die Reparatur. Danach hiess es, wieder in die Werft, einen anderen Wassersammler einbauen, damit so etwas nicht mehr passieren kann. 2010 kam ich ins Wasser, wurde an meinen Platz gelegt, bekam irgendwann von Meister Förthmann höchstselbst eine merkwürdige Konstruktion ans Heck montiert (man nennt das eine Windfahnensteuerung) und im Herbst wurde ich von Freunden des Skippers wieder ins Winterlager gebracht. Wieso fährt mich mein Skipper nicht selbst? Hat er mich auch schon wieder verkauft?? Und wieso hat sich kaum jemand um mich gekümmert in diesem Sommer? Panik brach in mir aus.

Aber die Überführungsscrew sprach irgendwie von Krankenhaus und schwach und nicht können. Das hörte sich aber auch gar nicht gut an. Was wohl aus mir noch wird??? Im Frühjahr kam er dann aber wieder, mein Skipper und die Bordfrau. Brachten mein Unterwasserschiff auf Vordermann und polierten meine Flanken. Und schon wurde ich wieder in die Halle rein geschoben. Was war jetzt das?? Ich verstand die Welt nicht mehr. Wieder war der Käptn ausser Gefecht gesetzt, musste ins Krankenhaus, wurde operiert. Und ich träumte vor mich hin.

2012 war es dann soweit: ich lag wieder an meinem angestammten Platz im Fischereihafen Bremerhaven. Es wurden Kartons und Taschen angeschleppt und kein Winkel blieb leer. Gut, dass mein Bauch so rund ist und einiges rein passt. Meine Crew stöhnte und ächzte und ich sackte einfach wortlos ein paar Zentimeter tiefer ins Wasser. Wo holen die den ganzen Kram nur her, was haben die nur vor?? Irgendwann bekam ich dann Flaggen über die Toppen gesetzt, das sah hübsch aus. Und ganz viele Leute kamen nach Bremerhaven, auf den Steg und auch auf mich drauf. Meine Taufe sollte gefeiert werden. Das wurde aber auch Zeit. Steht doch mein Name schon so lange auf meinem Rumpf und nie bin ich getauft worden. Überhaupt der Name: "na ja". Der sorgt für viel Stimmung, Belustigung, Unverständnis.

Einige sehen ihn negativ, andere finden ihn witzig und ungewöhnlich. So wirklich viel Gedanken macht sich aber auch keiner über die Bedeutung. Heissen doch auch (giftige) Kobras so in manchen Sprachräumen. Mit Schlangen hat es die Bordfrau ja nicht so, aber bei mir macht sie schon mal eine Ausnahme und tröstet sich damit, dass in einigen Ländern "Naja" (mit etwas gedehntem ersten a) ein durchaus gebräuchlicher, weiblicher Vorname ist. Im grönländischen heisst das z.B. "kleine Schwester" oder auch "die geheimnisvolle" (letzteres finde ich ja extrem gut). Und in Somalia bedeutet mein Name gar "Erfolg". Aber auch im baskischen kennt man mich und ich stehe für Verlangen, Sehnsucht. Oder im hawaiianischen für "to flow" - Alles im Fluss und das mit Erfolg, Verlangen & Sehnsucht - wenn das keine gute Wahl ist, nomen est omen .....

Wie auch immer, eine Abschiedsparty sollte es ebenfalls werden. Darüber haben sich einige Gäste unterhalten. Abschied?? Mir erzählt wieder keiner was. Das Haus sei vermietet und der Käptn mit der Bordfrau wollten jetzt auf mir leben. Das hört sich gut an, wird ja auch Zeit, dass sie sich mehr um mich kümmern. Und wie sie sich kümmerten in den nächsten vier Wochen! Immer mehr Sachen wurden in mir verstaut, neue Segel bekam ich, ganz viele Leute halfen den Beiden bei allem und immer war was los. Und geregnet hat es viel. Dann, an einem Morgen im Juni wurden meine Festmacher gelöst und es ging ein letztes Mal in die grosse Schleuse, das „Lock“ von Bremerhaven. „Wann wir hier wohl wieder durchfahren?“ haben sich die Beiden etwas wehmütig gefragt. Und waren ganz froh, dass keiner ihrer Freunde am Ufer stand zum Winken oder gar mit einem Boot neben ihnen herfuhr. Auch so standen die Tränen in den Augen. Aber auch die Freude auf das was da kommen sollte, was da vor meinem Bug liegen sollte. Aber erst einmal ging es nur nach Cuxhaven. Noch einmal Tschüss sagen bei einigen Freunden und Bekannten, noch einmal kamen einige der Kinder an Bord, um Lebewohl zu sagen. Abschiede sind ganz schön blöd. Mich betrifft das ja in diesem Fall nicht so, aber so richtig nach grossem Glück sah meine Crew nicht aus damals.

Und dann waren wir richtig unterwegs. Auf der Nordsee, im englischen Kanal. Und davon berichtet unsere Website, die meine Bordfrau akribisch mit täglichen Einträgen füllt. Obwohl ich ja auch einiges zu sagen hätte. Aber sie schreibt definitiv schneller. Vielleicht darf ich ihr ja mal was diktieren? Hier noch ein paar Details zu meinem Innenleben und meiner Ausrüstung. Für die, die wirklich alles über mich/von mir wissen wollen:

### **Layout:**

Mittelcockpit

Vorschiffskabine mit 1 Doppelkoje und 2 Schraenken

Achterkabine mit 1 grossen Doppelkoje

Salon mit Pantry u. Naviecke

Bad mit WC, Waschbecken u. Dusche

kleiner Werkstattraum

### **Rigg:**

Reckmann mit Rodstagen

Mast: 21m über Wasserlinie

Segelfläche am Wind: 130m<sup>2</sup>

Kuttergetakelt mit 2 Rollanlagen - Profurl Bauj. unbekannt und Furlex neu 2006

**Anker:**

42kg Bügelanker

100m Kette 10mm VA

24kg Bügelanker als Heckanker mit Kettenvorlauf und 50 mtr. Gurtband auf Rolle

Segel:

1 Grosssegel von Sailservice Danzig, GER 2033, ca. 43qm

1 Rollgenua von Sailservice Danzig - ca. 78qm

1 Rollfock von Sailservice Danzig - ca. 45qm

1 Gennacker, gelb-weiss, im Bergeschlauch, von Sailservice Danzig - ca. 169qm

alle Segel neu in 2011 und bis auf den Gennacker aus Hydranet Tuch verschiedene Stärken

Ersatz:

1 Grosssegel - ca 43qm

1 Fock - ca. 37qm

**Motor:**

Perkins 68KW, mariniert und eingebaut 2007

2-Kreis-Kühlsystem

2 Lichtmaschinen 24V

Kraftstofftank ca 500l

Getriebe: Velvet Borg Warner

Gori faltpropeller 3-flügelig

**Ströme des Bordlebens:**

6 Gelbatterien à 95 Ah aus 2012

2 Starterbatterien à 68 Ah aus 2005

1 Solarmodul 12V/ 135W Cleversolar auf Heckbügel 2012

2 Solarmodule 24V/ 135W Modell SPR 130 von Cleversolar an Reling montiert 2012

2 Solarmodule 12V/ 90W in Reihe geschaltet und am Heckbügel schwenkbar montiert (neu in 2013)

Windgenerator Silentwind 400+ neu 2015 mit Silentflügeln

Spannungswandler/Inverter: 1000W + 1800W

**Navigation:**

Plotter/Radar-Kombigerät von Raymarine C140 mit 4KW Digital-Radom 2013

Navionics-Seekarten

GPS: MLR und VDO fest eingebaut, Garmin Hand GPS

AIS: Simrad AI50 2011

Navtex: Fastnet FMD50

Panasonic Toughbook mit GPS-Mouse und als Naviprogramm OpenCPN

**Kommunikation:**

ICOM 710

ICOM AT130 Antennentuner mit isoliertem Achterstag  
SCS Pactor IIUSB Modem mit IIIer Lizenz  
VHF Raytheon IC-M601(DSC + ATIS)  
Handfunkgerät  
Iridium 9555 Satellitentelefon (seit 2015 ohne aktive Simkarte)

**Sicherheit:**

Rettungsinsel im Container (Wartung steht an)  
div. Automatic-Westen  
div. Feststoff-Westen  
div. Lifebelts  
Sicherheitsleinen an Deck  
1x Lifesling  
3 elektrische Lenzpumpen  
1 Handlenzpumpe  
3 Feuerlöscher  
1 Löschdecke  
Notpinne  
massive, umlaufende VA-Reling

**Sonstiges:**

Ruderanlage Whitlock Mamba kardanisch  
Autopilot Whitlock  
Windsteueranlage Pazifik von Windpilot neu 2011  
Wasser: ca 500l  
Wasserentsalzungsanlage Village Marine "Little Wonder" (derzeit ausser Betrieb)  
4-flammiger ENO-Gasherd mit Backofen  
1 Kühlbox (wassergekuehlter Kompressor) ca. 40 Ltr. Inhalt  
1 Gefrierbox (wassergekuehlter Kompressor) ca. 40 Ltr. Inhalt

An Land bringt uns unser altbewährtes Schlauchboot Caribe mit 15PS AB Mercury. Das hat uns einiges an Seemeilenerfahrung voraus und ist schon einmal um die Welt gereist.

Weitere Informationen gibt es unter folgenden Links (fuer alle, die nicht genug von mir und meiner interessanten, wechselhaften Geschichte haben 😊 ):

[layoutzeichnung-naja](#)

[2102-brochure-rubin-zeichnungen-broschuere-sparkman  
bericht-im-stern-uber-admirals-cup-von-1977](#)

<http://windpilot.com/blog/de/2011/07/24/sv-naja-oder-die-auferstehung-eines-schwans/>

Die Presse interessiert sich inzwischen auch fuer mich, wollte wissen, was aus mir geworden ist und wir duerfen hier einen Artikel aus der Bootswirtschaft ebenfalls publizieren:

[artikel-bootswirtschaft-20141](#)



