

„Naja – viel Arbeit, aber tolle Linien“

Serie: Bekannte Yachten und Boote aus Deutschland Aus dem Admirals Cupper „Duva“ wurde die Fahrtenyacht „Naja“.

Der Admirals Cupper „Duva“, 1975 von der Bremer Burmester Werft aus formverleimtem Mahagoni gebaut, hatte damals bei den AC-Ausscheidungsregatten für das deutsche Team genauso viele Schlagzeilen durch Proteste und Machenschaften gemacht, wie durch Segelerfolge (siehe unten Ausschnitt aus dem Spiegel). Der Kieler Eigner Dr. Hanns-Hermann Lubinus konnte sich schlussendlich 1975 und 1977 für das deutsche Team qualifizieren. Allerdings reichte es 1975 beim Cup nur für den zweiten Platz, und 1977 stand das deutsche Team überhaupt nicht mehr auf dem Podium. 1973 schlossen die deutschen Segler dagegen die Regatten um den Admirals Cup, die als informelle Weltmeisterschaft im Hochseesegeln galten, als Sieger ab.

Burmester hatte nach Plänen des Konstruktionsbüros Sparkman & Stephens mit der „Duva“ eine schnelle Hochseeyacht für extreme Beanspruchung gebaut. Wie gut die Werft es machte, zeigt sich auch heute noch. Die „Duva“ segelt jetzt unter ihrem vierten Namen („Naja“) und vierten Eigner als Fahrtenyacht umgestaltet über die Weltmeere.

Das Eignerpaar Elke Hofmann und Werner Nagel hatten den Cupper 2002 als Versicherungsfall günstig auf Mallorca erwerben können. Die ex-„Duva“ mit dem Namen „Melusine“ eines Bremer Kaufmanns war in einem Sturm im Hafen stark beschädigt worden und präsentierte sich ihrem Käufer mit mehreren Rumpfdurchbrüchen unterhalb und oberhalb der Wasserlinie an Land aufgepalmt.

Für Werner Nagel stand jedoch bereits nach der ersten Besichtigung fest: „Naja – viel Arbeit, aber eine tolle Linie, das muss gerettet werden.“

Auszug aus dem Spiegel 31/1977

Bei der Qualifikations-Regatta rund um Helgoland trachtete ein Rivale, die Rubin aus dem Rennen zu protestieren, weil sie das gesperrte Hummerschutzgebiet berührt habe – ohne Erfolg. Aber nach der letzten Qualifikations-Wettfahrt fand sich Lubinus mit seiner Duva auf dem vierten Platz und nicht qualifiziert. Die Champagne, „ein pfeilschnelles Schiff“ mit „nahezu perfekter Crew“ (so Konkurrent



Schümann) hatte vor der Pinta und der Rubin gesiegt. Doch Lubinus war einmal hinter der Suca ans Ziel gelangt, einem Boot, das für den Cup nicht mehr in Frage kam. Nun witterte er seine letzte Chance. Wie in einem Spionage-Film untertauchte kurz darauf ein ungebetener Besucher heimlich die Suca im Kieler Yachthafen. Was der Taucher unter Wasser am Achterschiff ausmachte, schlug Wellen bis an die Klubtheken. An der Suca war die Schraube nicht nur locker, sie fehlte ganz: Ohne die auch an Segelschiffen vorgeschriebene und mitvermessene Welle, die im ruhenden Zustand freilich eher hindert, hatte sich die Yacht einen unlauteren Vorteil verschafft. Lubinus protestierte. Die Suca wurde disqualifiziert, die Duva rückte im Gesamtergebnis einen Platz auf, vor die Rubin. Dieser „wohl einmalige Fall in der deutschen Seesegellei“ („Yacht“) führte dazu, daß der Protestwimpel die Duva erfolgreicher voranbrachte als zuvor 300 Quadratmeter Segel. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) meldete sie als dritte deutsche Yacht für den Admiral's Cup, dieselbe Duva, die 1975 einen möglichen Gesamtsieg vermasselt hatte.



„Naja“-Bilderbogen. Die Linien des vom Cupper zur Langfahrtyacht umgebauten Burmester-Baus sind zeitlos und schön. Die Yacht aus formverleimtem Mahagoni ist für starke Beanspruchung (links) ausgelegt und hat sogar das Orkan-Fastnetrace 1979 unbeschädigt überstanden.

Fotos: Hofmann, Nagel

Per Seetransport ging es vom Mittelmeer nach Emden und mit notdürftigen Abdichtungen per Schlepphilfe der Motoryacht „Seewolf II“ über die Weser nach Verden. Reparaturen und Umbau dauerten Monate, zumal das Eignerpaar den Cupper in eine komfortable Langfahrtyacht umwandeln wollte.

Der Eigner vor ihnen setzte die Yacht als Charterboot für große Crews ein. Er hatte die ex-„Duva“ als „Hamburg X“ vom Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS) erworben. Der Verein war nach Dr. Lubinus zweiter Eigner der Yacht und nutzte sie seit 1978 als Ausbildungsyacht und für Teilnahmen an Atlantikregatten und Langfahrten.

„Naja“-Eigner Nagel baute in die 15,25 Meter über alles messende Yacht eine gemütliche Vorschiffskabine mit Doppelkoje und Schränken ein. Eine zweite große Doppelkoje für Gäste gibt es im Achterschiff. Besonders geräumig ist in der 4,30 Meter breiten „ex-Duva“ der Salon mit Pantry und Navigationsschreibtisch. Eingebaut wurde auch ein Bad mit WC, Waschbecken und Dusche sowie ein Werkstatttraum.

An dem 22 Meter hohen Reckmann-Rigg mit Rodwanten wird eine Segelfläche von 130 Quadratmetern am Wind gefahren. Damit die ehe-

Technische Daten

SY „Naja“:

Länge über alles; 15,25 m
Länge Wasserlinie: 12,30 m
Breite: 4,30 m
Tiefgang: 2,40 m
Verdrängung: 17 t
Segelfläche am Wind: 130 qm
Motor: Caterpillar 68 kW
Konstruktion: Sparkman & Stephens
Bauwerft: Burmester in Bremen
Baujahr: 1975
Bauweise: Mahagoni formverleimt
Mehr Informationen: www.sy-naja.de

malige Rennyacht auch von kleiner Crew zu beherrschen ist, gibt es eine Kuttertakelung mit zwei Rollanlagen.

Die „Naja“ hat jetzt einen Caterpillar-Motor mit 68 Kilowatt Leistung und einen 500-Liter-Tank für Treibstoff.

Damit immer genügend Energie zur Verfügung steht, bestückte Eigner Nagel seinen ehemaligen Racer mit sechs Gelbatterien mit je 95 Ah, zwei Starterbatterien mit 68 Ah, drei Solarmodulen und einem Windgenerator. Wie viele andere Langfahrtskipper, die mit klei-

ner Crew unterwegs sind, rüstete Nagel seine Yacht mit einer elektrischen und einer Wind-Selbststeueranlage aus, und die ehemalige Rennyacht bekam eine Scheuerleiste aus Holz sowie eine Sprayhood. Trotz der äußerlichen Veränderungen sind immer noch die zeitlosen, schönen Linien der Sparkman & Stephens-Konstruktion zu erkennen. Das erfreut die Eigner.

Nach ersten Nordsee- und Ostseetörns haben sich Elke Hofmann und Werner Nagel auf die große Reise gemacht. Kürzlich wurde die ex-„Duva“ auf einer Werft auf den Kanarischen Inseln geslippt und überholt. Schon bald soll die Fahrt, an der sich Freunde und Familienangehörige beteiligen, weitergehen. Dabei vertraut das Eignerpaar dem Burmesterbau, denn dass die Yacht sicher ist, wurde 1979 beim berühmten Fastnet-Race im Orkan mit etlichen Yachtverlusten und toten Seglern deutlich. Die ex-„Duva“ überstand nicht nur diese Regatta ohne Schäden, sondern wurde auch Siegerin in ihrer Klasse.