

Stilvolles Schwergewicht

Puffin 36

Die Puffin 36 ist das kleinste Schiff einer Serie holländischer Schwenkkielyachten.

Sie überzeugt durch solide Bauausführung und viel Platz unter Deck.

Text und Fotos: Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke



Die *Puffins* haben ihren Namen von den kleinen und putzigen Papageientauchern. Nun sind diese Schiffe weder klein, noch können sie fliegen oder tauchen, doch sie sind ungewöhnlich und ernten überall, wo sie erscheinen, Beachtung und Sympathie. Diese überdurchschnittlich schweren Stahlschiffe mit traditionellen Linien, schwerem Rigg und „maritim-gemütlichem“ Ausbau ragen deutlich aus dem fast standardisierten Erscheinungsbild heutiger Elf-Meter-Yachten heraus. Die *Puffins* gehören zu den wenigen holländischen Serienschiffen, die immer noch in Stahl gebaut werden. Anders als zur Zeit der *Wibos* oder *Seahawks* der sechs-

ziger und siebziger Jahre sprechen sie aber keine Kunden an, die für wenig Geld ein seefestes Fahrtenschiff suchen, sondern Individualisten, die bereit sind, für Robustheit und Luxus viel Geld zu bezahlen: *Puffins* sind teuer. Pro Meter Länge kostet eine *Puffin* mehr als zweieinhalbmal so viel wie der Durchschnitt, pro Tonne sind sie noch 25 Prozent teurer. Obwohl wir den Termin für den Test der *Puffin 36* auf die Zeit der Frühjahrsstürme gelegt hatten, fächelten am Testtag gerade zwei bis drei Windstärken über das IJsselmeer. Das Schiff liegt träge an seinem Liegeplatz in Enkhuizen. Der schwarze Rumpf, sein steiler Steven und das elegante herzförmige Plattgatheck ▶



Zum Setzen und Reffen der Segel muss man an den Mast.

Die Werft

De Gier & Bezaan ist ein Zusammenschluss zweier Unternehmen, die erst seit jüngerer Zeit Segelyachten bauen. Die Firma *Bezaan* war vorher ganz branchenfremd, *De Gier* hat ursprünglich Motoryachten gebaut. Die *Puffin*-Serie gibt es seit fünf Jahren. Sie wurde vor der Übernahme durch *De Gier & Bezaan* von kleinen Subunternehmen gebaut und von einer Vertriebsfirma vermarktet. Außer den *Puffins*, von denen bereits fünfzehn Einheiten zwischen 36 und 50 Fuß schwimmen, bereitet die Werft gerade eine Serie von Schoneryachten zwischen fünfzehn und fünf- undzwanzig Metern Länge vor. Auch Motoryachten werden nach wie vor gebaut. Alle Konstruktionen hat Olivier van Meer entworfen. Die Werft hat mit ihren Booten offensichtlich eine Marktlücke gefunden, denn sie ist bis weit ins nächste Jahr hinein ausgebucht. Die nächste *Puffin* ist erst im Jahre 2002 lieferbar. Bewirtschaftet wird ein weitläufiges Areal im Gewerbegebiet von Enkhuizen. Das große Firmengelände umfasst Freiflächen und Wasserliegeplätze, ein Bürogebäude und eine Montagehalle mit einer Tischlerei. Hier wird auch ein großer Teil der Serviceleistungen erbracht, die nicht nur für Eigner der werftgebauten Yachten zur Verfügung stehen. Die einzelnen Sektionen der Inneneinrichtung passt die Werft zunächst nicht in den Rumpf, sondern in ein aufwendiges Stahlgerüst ein, das die Form der Yacht bildet. So kann zeit-

gleich mit dem Bau des Stahlkörpers die komplette Inneneinrichtung entstehen. Die Hölzer werden mit CNC-gesteuerten Fräsen zugeschnitten. Drei Grundversionen stehen zur Verfügung, und jeder Eigner kann sein Schiff modifizieren. Eignerwünsche, die sich typischerweise während der Bauphase noch verändern, können in diesem Stadium noch umgesetzt werden. Die Qualität der hier gezeigten Holzverarbeitung ist beeindruckend: Sowohl das Design der Möbel als auch die Holz Auswahl, das Zupassen der verschiedenen Furniere und die Passgenauigkeit sind erstklassig. Ein paar Hallen weiter befindet sich die Stahlbauabteilung, in der vier große Einheiten zur gleichen Zeit gebaut werden können. Schiffe bis zu fünf und zwanzig Metern Länge entstehen hier. Da alle Rumpfkomp-

ponenten computergerechnet sind, werden die einzelnen Platten millimetergenau zugeschnitten angeliefert und auf das sehr aufwendige Gerüst aus Spanten und Stringern geschweißt.

Gegenüber befindet sich die Lackierhalle eines Kooperationspartners, der außer der sehr aufwendigen Lackierung der großen Stahlyachten auch Osmosesanierung und Refreshing alter GFK-Yachten anbietet.

Obwohl wir uns von der recht schweißverzugs- und beulenfreien Oberfläche einer im Bau befindlichen *Puffin* überzeugen konnten, wird in die Nacharbeit der Oberfläche noch einmal kräftig investiert: Beispielsweise sind für eine *Puffin 50* pro Quadratmeter 1,5 Kilogramm Spachtelmasse und insgesamt 1.200 Arbeitsstunden nötig, um die Oberfläche makellos glänzen zu lassen.



Die *Puffin* wird auf eng gesetzten Spanten und hohen Bodenwrangen beplattet.



Der Navigator kann nach achtern blickend gut mit dem Rudergänger kommunizieren.



Vor dem L-Sofa an Backbord ist der Kielkasten eingebaut, der als Tisch-mittelteil fungiert.



Die Pantry direkt am Niedergang bietet jede Menge Platz.

wird von dem hohen Mast überragt, der dem elf Meter langen Schiff immerhin 86 Quadratmeter Am-Wind-Segelfläche ermöglicht. Als ich die Yacht betrete, neigt sie sich nur wenig zur Seite. Stabilität wird weniger mit Ballast - dessen

Anteil beträgt weniger als 17 Prozent! - als mit der großen Breite in der Wasserlinie erzeugt. Beim ersten Rundgang über das Deck beeindruckt mich die konsequent schiffbauliche Bauausführung: überall sauber und glatt verschweißter, hochglanz lackierter Stahl und dicke Beschläge.

Das Schiff lässt sich durch die breiten Seitendecks und das ebene Vorschiff gut begehen. Teak auf den Laufdecks und ein kleines Schanzkleid geben Standfestigkeit. Überall kann man sich gut festhalten, die Handläufe sind fest gebaut, weit nach vorne durchgezogen und auch für starke Fäuste gut zu umfassen.

Das Cockpit ist tief und geräumig; von hier lassen sich die Schotwünschen gut bedienen. Über ein nicht zu hohes Süll und einen breiten Niedergang gelangt man in die Kajüte.

Unter Deck: Die L-förmige Pantry an Steuerbord, gleich am Niedergang, hat beeindruckende Ausmaße, 1,80 Meter ist sie lang, alleine die Arbeitsplatte misst 1,24 Meter. Außer einem dreiflammigen Herd, einem Kühlschrank und der Spüle bietet die Pantry jede Menge Stauraum in Schränken und hinter Schubfächern. Backbord achtern befindet sich eine Doppelkabine mit einer über zwei Meter langen und 1,24 Meter breiten Koje. Auch hier gibt es einen geräumigen Schrank, Borde und Stauraum unter der Koje. Licht und Luft gelangen über ein großes Bulleye in den Raum.

Im Salon dominiert das große L-Sofa, auf dem man mit sechs Personen bequem sitzen kann. Wenn die Rückenlehne hochgeklappt wird, lässt es sich als weiterer Schlafplatz nutzen. Der Tisch davor dient als Kielkasten; er ist so in die Einrichtung integriert, dass er nicht stört.

Der Kartentisch ist groß genug, um daran an einer einmal gefalteten BSH-Seekarte arbeiten zu können. Man sitzt mit dem Blick zum Cockpit auf einem kleinen Sofa, vor sich einen halbhohen Schrank, in dem die Instrumente untergebracht sind. Auf Wunsch kann davor ein Ofen eingebaut werden.

Weiter vorne ist an Backbord der geräumige WC/Duschraum und an Steuerbord ein großer Kleiderschrank eingebaut. Der Wassertank besteht aus VA und fasst 196 Liter: Auf einem Langfahrtschiff würden wir uns einen deutlich größeren Tank wünschen. Über einen 40-Liter-Boiler wird das Wasser erwärmt.

Vorne befindet sich eine Kabine mit einer großen Doppelkoje von 1,95m Länge und 1,30m Breite. Davor gibt es ein Kollisionsschott und ein von Deck aus zugängliches Kabelgatt. Insgesamt gelangt durch die zu öffnenden Bulleyes und Decksluken viel Licht und Luft in die Kajüte; vermisst haben wir allerdings Lüfter, die das Boot auch dann ventilieren, wenn es verschlossen am Anleger liegt.

Die Einrichtung des Testbootes, das noch von der Vorgängerwerft stammt, ist funktionell und ordentlich gebaut, reicht aber lange nicht an die

Der Konstrukteur

Olivier van Meer wurde an Bord eines Schoners geboren. Seine Eltern lebten auf dem 22 Meter langen Holzschiff und bereisten damit die Gewässer zwischen Europa und Nordamerika. Schiffe prägten sein Leben: Schon als Kind zeichnete er nächtelang Yachten, bevor er dann den Weg des Berufsnautikers einschlug und später als Kapitän Containerdampfer über das Meer führte. Bald schon hängte er den Beruf an den Nagel, studierte Yacht-konstruktion in den USA und begann, große Segelyachten und Schiffe zu entwerfen. Er entwi-

ckelte Charter- und Segelschiffe und fuhr auch ein Jahr als Kapitän auf einem seiner Risse, dem Viermast-Kreuzfahrtschiff SEACLOUD. Da Segelschiffskapitäne ja nicht mehr so häufig zu heuern sind, hatte er hauptsächlich die Aufgabe, seine Offiziere und die Crew in der Führung eines Segelschiffes zu unterweisen.

In seinem Konstruktionsbüro direkt am alten Hafen von Enkhuizen befasst er sich heute hauptsächlich mit der Entwicklung klassisch aussehender Yachten. Seine Schiffe sind allesamt schwere und traditionell gebaute Yachten, die aber ein modernes Unterwasser-schiff aufweisen.

Qualität heran, die zur Zeit von der Nachfolgewerft *De Gier & Bezaan* geboten wird. Drei Einrichtungsvarianten stehen zur Verfügung, normalerweise in Mahagoni ausgeführt, doch auch Kirsche oder Teak ist möglich.

Unter Motor: Die Maschine liegt gut erreichbar hinter dem Niedergang. Es ist ein *Nanni*-Diesel von satten 40 Kilowatt Leistung. Wie auch der Konstrukteur empfinden wir diese Leistung als übertrieben, doch der Kunde wollte es so. Normalerweise dürfte der serienmäßig eingebaute 30-Kilowatt-*Lombardini* völlig ausreichen. Mit 190 Litern Treibstoff motort man dann 300 Seemeilen weit - auch dies ist für ein Langfahrtschiff eine eher knappe Reichweite.

Mithilfe der kräftigen Maschine überschreiten wir die theoretische Rumpfgeschwindigkeit bei 3.000 Umdrehungen pro Minute um einen Knoten. Die Heckwelle bleibt eher klein, und das Schiff vertrimmt in Längsrichtung kaum mehr als mit sechs Knoten Fahrt. Die Linien des Unterwasserschiffes sind also sehr sorgfältig entwickelt; es ist dem Konstrukteur gelungen, einen widerstandsarmen Rumpf zu zeichnen.

Schon mit 2.500 Umdrehungen pro Minute läuft die *Puffin* ungefähr Rumpfgeschwindigkeit, und eine langsame Marschfahrt liegt bei 6.6 Knoten und 2.100 Umdrehungen pro Minute. Bei dieser Drehzahl ist es unter Deck recht leise, die Maschine ist gut isoliert.

Das Aufstoppen gelingt aus sechs Knoten heraus in gut zehn Metern. Diese guten Ergebnisse liegen sicherlich auch an dem perfekt abgestimmten dreiflügeligen Propeller. Das Rückwärtsfahren funktioniert weniger gut: Erst nach eineinhalb Schiffslängen Fahrt über den Achtersteven fängt das Schiff an, langsam in die gewünschte Richtung zu fahren. Bei allen Manövern muss man sehr auf die Pinne achten, an der ganz erhebliche Kräfte zerren. Da die Schaltung achtern an der Seite der Cockpitwanne eingebaut ist, muss man sich zum Schalten bücken und läuft dann Gefahr, den Kopf an der Pinne zu stoßen. Die Kontrollinstrumente sind dagegen an der richtigen Stelle am achteren Kajütschott eingebaut. Hier liegen sie geschützt und gut einsehbar. ■

Unter Segeln: Zum Großsegelsetzen und -reffen muss man ganz unzeitgemäß an den Mast. Die sicherere Fallumlenkung nach achtern gibt es nur als Extra. Da es neben dem Mast weder Bügel noch einen besonders rutschfesten Belag gibt, wäre diese Umlenkung besonders wichtig.

Alle *Puffins* sind mit einem Kutterrigg getakelt. Der Klüver wird an einem langen, leider nicht einfahr- oder hochklappbaren Baum gefahren. Er ist verhältnismäßig tief geschnitten und das größte Segel an Bord. Die Fock wird ebenso wie der Klüver an einer Rollanlage gefahren. Wir vermissen hier eine Selbstwende-fock, denn so müssen an der Kreuz immer zwei Vorsegelschoten bedient werden. Beim Aufkreuzen auf engen Gewässern wird man aus Bequemlichkeit wohl nur die Fock setzen. Als beide Vorsegel ausgerollt sind und wir das Schiff für einen Halbwindkurs trimmen, sind wir doch recht erstaunt über die erzielte Geschwindigkeit. 4,3 Knoten erreichen wir bei sechs Knoten Wind. In leichten Drückern von knapp drei Windstärken (7,5 Knoten) zeigt das Speedometer mehr als fünf Knoten. Auch hier zeigt sich die widerstandsarme Linienführung.

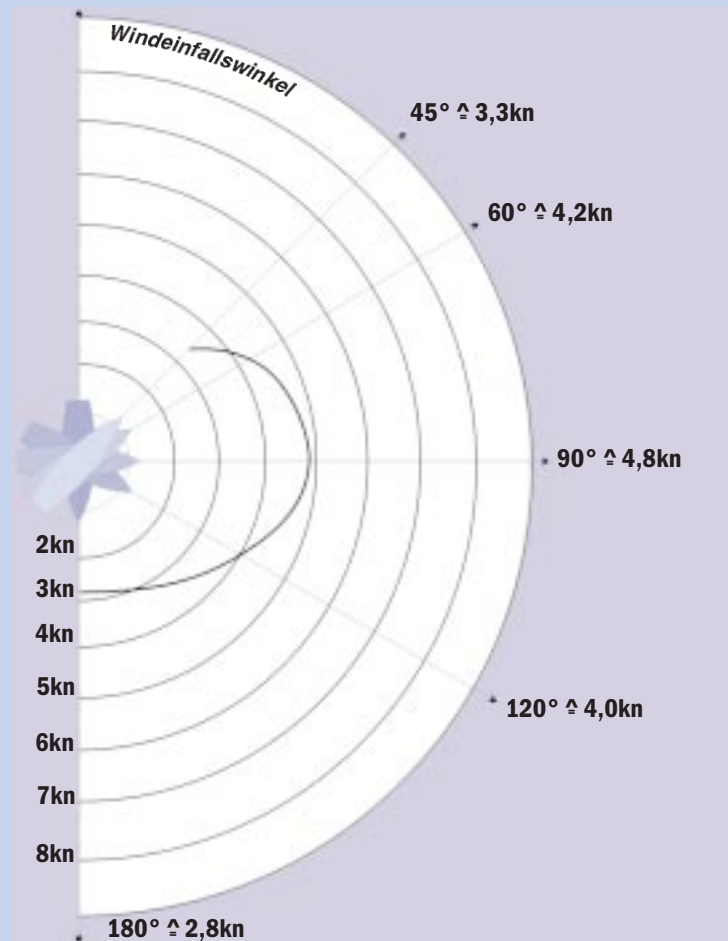
Die maximale Höhe am Wind beträgt 43 Grad, deutlich wohler fühlt sich die *Puffin* aber bei 50 Grad; da läuft sie etwa drei Knoten. Der gut profilierte Schwenkkiel wird per Knopfdruck bedient und erzeugt auch bei langsamer Fahrt genügend Querkraft.

Sie reagiert auf das Ruder eher träge; der Rudergänger muss sich kräftig ins Zeug legen, will er das Schiff durch den Wind bringen oder größere Kursänderungen bewirken. Die Pinne ist außerdem zu hoch angebracht. Auf allen Kursen ist das Schiff leicht leegierig, was sich aber bei stärkerem Wind in Ausgeglichenheit verwandeln dürfte.

Fazit: Die *Puffin* ist ein Schiff für Leute, die ein sehr robustes Schiff mit wenig Tiefgang suchen. Die handwerkliche Ausführung sämtlicher Arbeiten weist einen hohen Standard auf, der allerdings auch teuer bezahlt werden muss.



Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 7 Knoten = 2 Beaufort
 Wellenhöhe: weniger als 0,1 Meter
 Besegelung: Großsegel, Stagfock und Klüver
 etwa 85 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft DM 526.392,86
 inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Großsegel, Stagfock, Klüver, sieben selbstholende Winschen, CQR-Anker mit Kette und Leine, zwei Feuerlöscher, Kühlschrank, dreiflam- miger Herd, fließend heißes und kaltes Wasser, Brauchwassertank, *Trumatic* Gasheizung, eine Gelbatterie 180 Ah, eine Gelbatterie 80 Ah, Landanschluss, *Lombardini-Diesel* 30 Kilowatt.

Werft De Gier & Bezaan
 Tel. 0031 - 517 - 41 76 58
 Fax 0031 - 517 - 41 46 40



Technische Daten

Konstrukteur	Olivier van Meer		
Takelungsart	Kutter		
Bauweise	Stahlrundspanter		
Länge Rumpf	10,67m		
Länge ü.A. (inklusive Klüverbaum)	13,28m		
Länge Wasserlinie	9,25m		
Breite ü.A.	3,75m		
Tiefgang Standard	1,10m bis 2,00m		
Verdrängung	10,700t		
Ballast	1,800t		
Ballastanteil	16,8%		
Segelfläche am Wind maximal	86,0m ²		
Großsegel	31,0m ²	Stehhöhe Salon maximal	1,86m
Stagfock	20,0m ²	Stehhöhe Vorschiff	1,85m
Klüver	35,0m ²	Stehhöhe Nassraum	1,84m
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	k.A.	Stehhöhe Achterkabine	1,84m
		Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 6
Maschine	<i>Nanni-Diesel</i> , 5 Zylinder 40 Kilowatt		
Tankkapazität Diesel	190l	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,3kn
Tankkapazität Wasser	196l	Längen-/Breitenverhältnis	2,85/1
Grauwassertank	65l	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,21/1
Schwarzwasser	100l	spez. Segelfläche	8,0m ² /t