

„Papegaaiduiker“,
eine Puffin 42: der
„Papageitaucher“
unter voller Bese-
gelung mit Groß,
Stagfock und Klüver

Die schiere Wucht

*Ein unspektakulärer Yachttyp für Langfahrtsegler sorgt für Aufsehen. Vor Jahren waren **PUFFINS** nur Insidern und Fans ein Begriff, heute gelten die stäbigen Schiffe als exzellente Blauwasser-Yachten mit eigenwilliger Optik*

Der Eigner hat Humor, keine Frage. 34 Tonnen Stahl, verteilt auf 50 Fuß Yacht, ein Koloss von einem Schiff, und so massig, fast behäbig, dass sich bei steiler Welle auf dem IJsselmeer und strammem Nordost während unseres Probeschlags kaum die Gardinen im Deckshaus bewegen – und der Mann, dem dieser Gigant gehört, hat ihn „Little Sarah“ getauft. Darauf muss erst mal einer kommen. Denn klein ist auf „Little Sarah“ gar nichts. Im Gegenteil: Bei Puffins ist Größe Programm.

Wohl keine zweite Segelyacht bietet bei 15 Meter Abstand zwischen Steven und Spiegel und bei nur 1,37 Meter Tiefgang derart viel Raum. Ihr Konstrukteur Oliver van Meer hat den fülligen U-Spant weit bis zur Vorpiek durchgezogen und dadurch unter Deck so etwas geschaffen wie eine Halle im Tiefparterre. Damit kein falscher Eindruck entsteht: Das wirkt weder öde noch gewölbeartig, sondern durch die offene Raumaufteilung und die geschickt platzierte Inneneinrichtung anheimelnd und großzügig. Auf jeden Fall aber gewiss nicht „little“.

An diesem Schiff ist alles XXL. Vorn prangt ein veritabler, naturlackierter Klüverbaum. Auf dem weiten Areal des Vorschiffs – eingefasst von einer Reling, so stabil wie ein Zaun – könnte problemlos Sport getrieben oder feste gefeiert werden. Das kastenförmige Deckshaus schließt sich an, ein opulentes Gebilde mit nach oben gerundeten Fenstern, die vom Stil her an alte Oceanliner erinnern. Und achtern ergänzt ein üppiges Spiegelheck die imposante Erscheinung, fast herzförmig und stark geneigt. Das Schiff zeigt, was es hat, und von allem hat es reichlich.

Dabei, um weiteren möglichen Missverständnissen vorzubeugen, hat van Meer keinen hässlichen Zweckbau geschaffen, bei dem der optische Auftritt dem praktischen ►



Masse mit Klasse

Gewaltig, geräumig, gediegen



Nutzen zum Opfer fällt. Er hat vielmehr die wuchtigen Komponenten so gekonnt kombiniert und proportioniert, dass seine Puffin trotz der Fülle auch visuell daherkommt wie eine sehr anständige Yacht. Und: Durch van Meers konsequenten Stil fällt sie auf. Sie hebt sich wohltuend ab vom stereotypen Einerlei der Großserie. Eine Puffin ist unverwechselbar.

Van Meer hat sie in erster Linie als Eignerschiff konzipiert, sie ist kein Kojenwunder für den Charter-Einsatz. Puffins haben in der Regel zwei getrennte Kajüten. Wände und Decken sind in traditionellem Stil mit weißem Holz verkleidet. Viele solcher wohnlichen Details verraten, dass der Konstrukteur an Bord eines Schiffes lebt – van Meers eigene 58-Fuß-Langfahrtslip „De Liefde“ liegt in Enkhuizen.

Überall ein besonderer Clou für die Langfahrt versteckt

Der 56-Jährige, seine Schiffe bezeugen das, ist unübersehbar Praktiker. Er hat auf 120 000 Seemeilen unter Segeln jede Menge Erfahrungen gesammelt. International bekannt wurde van Meer durch den Entwurf des 40 Meter langen, stählernen Gafelschoners „Zaca a te Moana“ (so heißt „Freiheit der See“ auf Polynesisch) und durch die in ähnlich klassischem Stil gehaltenen Yachten vom Typ Little Zaca (siehe auch YACHT 1/97).

Auf der Suche nach der idealen Fahrtenyacht hatte van Meer die erste Puffin Anfang der 90er Jahre ursprünglich für den eigenen Bedarf konzipiert. Da er selbst sehr groß ist, sorgt er auf allen Puffin-Typen für ausreichend Stehhöhe, sodass sich sogar Zwei-Meter-Hünen nicht bücken müssen. Für sie sind auch die Kojen lang genug. Als besonderer Clou für Langfahrtsegler fällt die 1,7 Quadratmeter große Werkstatt auf, bestens belüftet und im Drehpunkt der Yacht (mittschiffs neben dem Maschinenraum) untergebracht. Zwei der drei Puffin-50-Eigner haben sich für diese Option entschieden. In dem für die Schiffsgröße gediegenen Hobbyraum lässt sich nicht bloß das Übliche mit Bordmitteln zurechtummeln. Neben dem fest eingebauten Schraubstock ist außerdem Platz für eine professionelle Standbohrmaschine.

14 Puffins – zwischen 56 und 61 Fuß lang – wurden bislang gebaut, eine davon für einen deutschen Eigner. Mehr als die Hälfte der Käufer haben aus den sechs Typen eine 42er gewählt. Stolz berichtet Marten Bezaan, Werftchef von De Gier & Bezaan, dass allein für dieses Jahr bereits fünf weitere Puffins im Auftragsbuch stehen: „Unsere Kunden waren zuvor meist lange Jahre Eigner von namhaften Serien-Fahrtenschiffen, die sich nun mit einem individuelleren Semi-Custom vergrößern wollen.“ Seit März vergangenen Jahres beteiligen sich die Bezaans, eine bekannte holländische Seglerfamilie, an der traditionsreichen Werft De Gier, mit dem Ziel, organisatorisches Geschick aus eigener industrieller Erfahrung zu vereinen mit dem yachtbaulichen Knowhow der de Giers aus deren Fertigung stählerner Motoryachten.

Zugleich wurde die Zusammenarbeit mit dem ebenfalls in Enkhuizen ansässigen Konstruktionsbüro van Meers intensiviert. Wie schon die finnische Nautor Werft den Yachtbau in den 60er Jahren mit der parallelen Fertigung von Rumpf und Deck einerseits sowie der kompletten Inneneinrichtung in Modulbauweise andererseits revolutionierte, haben De

Die äußeren Puffin-Charakteristika auf einen Blick: angehängtes Ruder am herzförmigen, positiv geneigten Spiegelheck, kantiges Deckshaus mit klassischen Fenstern, Tabernakel für den Klappmast und der Bugspriet



Mittschiffs im Drehpunkt: die Tages- und Gästetoilette



Ausstattung wie in einem Pullmann: das U-Sofa auf der Backbordseite des Deckshauses



Viel Platz für den Smut: die 2,6 m lange Küchenzeile an Steuerbord

Gier & Bezaan das Konzept auf den Kleinserien- und Einzel-yachtbau aus Aluminium oder Stahl übertragen.

Das Besondere am Bauverfahren: Der früher zeitraubende und entsprechend teure Innenausbau der Yacht reduziert sich heute auf das Einfügen des Gesamtmoduls der Einrichtung in die mit Durchbrüchen und Anschlüssen vorbereitete Rumpfschale – die Installation des Interieurs beschränkt sich im Wesentlichen auf das Verankern und Verbinden mit definierten Punkten des Kasko. Die weitaus besseren Arbeitsbedingungen in den Räumen der Tischlerei und die Einsparung der Transportwege zwischen aufgebocktem Boot und Werkstatt sollen sowohl Qualität und Preis als auch der zuverlässigen Einhaltung von Lieferterminen zugute kommen.

Die erhebliche Investition in präzise Arbeitsvorbereitung mit exakt definierten Schnittstellen zwischen Kasko und Innenausstattung soll sich dank CAD/CAM-Fertigung bald auch in wirtschaftlicheren Arbeitsabläufen niederschlagen und trotzdem die Realisierung abweichender Ideen seitens der Kunden erlauben. „Es ist klüger, ein Schiff von vornherein mit dem Kunden bis ins kleinste Detail im Büro zu planen, als nachher für Änderungen mit dem Zollstock in einem halbfertigen Interieur herumzukrabbeln“, erläutert van Meer. Drei Einrichtungsvarianten hat er für jeden Puffin-Typ parat. Abweichend von diesen Standards lässt sich zudem, innerhalb der konstruktiven Gegebenheiten, gegen Aufpreis fast jeder Sonderwunsch des künftigen Eigners erfüllen.

Zwar ist es längst allgemein üblich, bei so großen, komplexen Einzelbauten mit definiertem Liefertermin die unterschiedlichen Arbeits- und Fertigungsabläufe parallel auszuführen und in einem koordinierten Ablauf zu einem Schiff zusammenzufügen. Doch die besonderen Details ihres Verfahrens, etwa Einzelheiten der speziell entwickelten Rumpf-Deck-Verbindung, behalten Werft und Konstrukteur strikt für sich, ihr Schweigen ist die beste Versicherung gegen Ideenklau.

Mal sehen, ob „Little Sarah“ auch auf See Größe zeigt. Mit zwei Schüben des Bugstrahlruders drückt van Meer sie vom Steg. Sachte schiebt sie der große, dreiblättrige Maxprop aufs innere IJsselmeer. Das Rollgroß ist flott aus dem Mast gezogen, Fock und Klüver werden rasch von den Stagen ge-



Olivier van Meer, 36

Geboren und aufgewachsen an Bord des elterlichen 23-Meter-Gaffelschoners „Anna Lukretia“, schaffte van Meer das Steuer-mannspatent für Küstenfahrt mit 15, zwei Jahre später das Kapitänspatent für weltweite Fahrt. Er erhielt seinen ersten Konstruktionsauftrag mit 19, absolvierte ein Fernstudium am „Yacht Design Institute“ in Blue Hill, Maine (USA), und besitzt seit 15 Jahren mit Partner Klaas Huizinga ein Konstruktionsbüro, Spezialität: Fahrtenyachten und Großsegler mit Rollriggs für kleinste Crews wie „Star Flyer“ und „Star Clipper“.



Eine Puffin 36, die kleinste der Serie, mit Olivier van Meer (links) auf Probefahrt

wickelt. Gemächlich driftet der schwarze Rumpf unter 168 Quadratmeter Segelfläche durch das Fahrwasser des Markermeers.

Der auffrischende Wind treibt die stählerne, beige gestrichene Deckslandschaft der Aufbauten durch das Markerwaard, an grünen Wiesen vorbei Richtung Hoorn. Unser Probeschlag mit diesem Prototyp der 50er Puffin macht deutlich: Zwar erleichtert der ausgeprägte U-Spant einerseits die Modulbauweise und ermöglicht dank des platten Rumpfbodens problemloses Trockenfallen, wobei die Puffin den flachen Balkenkiel samt Öffnung für das Ballastschwert in den sandigen oder lehmig weichen Boden drückt. Sie steht dann aufrecht wie ein sauber aufgepalltes Schiff, und das Bordleben geht in Tidengewässern auch bei Ebbe seinen gewohnten Gang.

Andererseits offenbaren die fülligen Linien der Puffin Nachteile: Sowohl die Kursstabilität als auch die zunehmende Luvgerigkeit geben Anlass zu Kritik. Eine Veränderung des Lateralplans soll dieses Manko bei den zurzeit im Bau befind-

ankert. Die Konstruktion soll zum einen selbst nach mehrjährigem Betrieb noch wasserdicht sein, aber trotzdem zu Wartungszwecken ausgebaut werden können. Die Hydraulik ist so integriert, dass der Schwertkasten kaum stört, er beansprucht nur wenig Innenraum.

Mit 54 Tonnen auf 14,15 Meter Wasserlinie gehört die 50er Puffin zu den Schwergewichten ihrer Klasse. Trotz größerer

Van Meers Philosophie: zweckmäßig, schlicht und pflegeleicht

Kräfte und höherer Betriebskosten schwören Salzbuckel und Langfahrtsegler alter Schule halt immer noch auf schiere Masse. Sie sorgt selbst in der aufgewühltesten See für Crew-freundliche Bewegungen des Rumpfs. Zwar dauern dadurch die Reisen etwas länger, dafür genießt man mit diesem gewichtigen Dickschiff den Komfort einer Pullmann-Limousine.

Dieses Verhalten spiegelt sich auch in der relativen Verdrängung wider. Der Quotient aus Verdrängung und Wasserlinie liegt (nach einer internationalen Formel in so genannten Long Tons und in Fuß berechnet) bei gängigen Fahrten Schiffen dieser Größe zwischen 200 und 300. Yachten mit einem Wert zwischen 500 und 400 gelten als schwer. ►

Eine der drei
Einrichtungs-
varianten mit
zwei separaten
Kammern und
Lotsenkoje

**PUFFIN 50**

Rumpflänge	14,95 m
Lüa	18,35 m
LWL	14,15 m
Breite	4,95 m
Tiefgang	1,37/3,10 m
Verdrängung	ca. 34 t
Ballast	6,0 t
Motor	Perkins, 81 kW/110 PS
Segelfläche	168 m ²
Preis	1 427 751 Mark

PUFFIN 42

Rumpflänge	12,72 m
Lüa	15,50 m
LWL	11,77 m
Breite	4,20 m
Tiefgang	1,10/2,45 m
Verdrängung	ca. 16 t
Ballast	2,3 t
Motor	Lombard., 51 kW/82 PS
Segelfläche	127 m ²
Preis	941 344 Mark

PUFFIN 46

Rumpflänge	13,98 m
Lüa	17,19 m
LWL	12,99 m
Breite	4,60 m
Tiefgang	1,37/2,69 m
Verdrängung	ca. 24 t
Ballast	4,5 t
Motor	Perkins, 81 kW/110 PS
Segelfläche	148 m ²
Preis	1 198 484 Mark

PUFFIN 36

Rumpflänge	10,67 m
Lüa	13,28 m
LWL	9,28 m
Breite	3,75 m
Tiefgang	1,10/2,00 m
Verdrängung	ca. 11 t
Ballast	1,8 t
Motor	Lombard., 33 kW/45 PS
Segelfläche	86 m ²
Preis	519 673 Mark

Die Kennzahl der 50er Puffin liegt bei 408. Moderne Fahrtenschiffe mit vergleichbarem Gewicht, wie die Oyster 61 (51,5 t) oder die Hallberg Rassy 62 (53 t) kommen dank ihrer deutlich längeren Wasserlinie mit Werten um 200 deutlich besser weg.

Dafür fehlen diesen Schiffen die klassischen Charakteristika, wie zum Beispiel der Klüverbaum, der bei den Puffins immerhin gut ein Fünftel zusätzlicher Gesamtlänge bringt, bei Manövern in vollen, engen Häfen allerdings besondere Aufmerksamkeit verlangt. Bedauerlicherweise berechnen

Hafenmeister die Liegegebühr nicht nach Schönheit und Charakter eines Schiffes oder nach seiner Rumpflänge, sondern orientieren sich gnadenlos an der Länge über alles. So rutscht ein Puffin-50-Eigner für die schönen drei Meter des (leider fest installierten) lackierten Klüverbaums prompt in den Millionärstarif für 18 bis 19 Meter messende Yachten.

Viele Langfahrtsegler schonen ihre Bordkasse, indem sie ihr schwimmendes Zuhause von vornherein für das autarke Bordleben ausrüsten. Eine Puffin ist prädestiniert dafür. Platz zur unauffälligen Montage der Sonnenkollektoren bietet das 8 Quadratmeter große Dach des Deckshauses der 50er Puffin reichlich, Gelegenheit zur Befestigung eines wattstarken Windgenerators besteht am Heck. Ein leise schnurrender Stromerzeuger lässt sich im Maschinenraum ohnehin unterbringen. So ausgerüstet, bedarf es keinerlei Landanschlüsse.

Trotz großer Plicht zählt die Puffin zu den wenigen Schiffen, die unbesorgt mit offener Niedergangstür gesegelt werden können. Sollte grünes Wasser einsteigen, verschwindet es sofort in der voluminösen, unter der Grating versteckten Bilge, um von dort durch große Lenzrohre abzufließen. Diese Lösung erübrigt ein Brückendeck und damit die lästige Turnerei, ohne dennoch auf ein sinnvolles Maß eingebauter Sicherheit zu verzichten. Zum Segeln unter ruppigen Bedingungen kann auf den Puffins trotzdem vorsorglich das untere Drittel des Niedergangs durch eine Tür geschlossen werden.

Auffällig und zweckmäßig ist die permanent einsatzbereite Rettungsleiter in Form von sechs seitlich an das Ruderblatt geschweißten U-Bügeln. Sie zeugt von van Meers Sinn für praktische Lösungen – die Summe solcher Kleinigkeiten auf dem ringsum gemütlichen und gemütvollen Schiff macht deutlich, dass der Konstrukteur all seine Erfahrungen, Ideen und Überlegungen in seine ganz persönliche Interpretation des variantenreichen Themas Langfahrtyacht gesteckt hat.

Übrigens: Puffin ist die englische Bezeichnung für den Pa-

pageitaucher. Diesem Nordmeervogel begegnete van Meer in jungen Jahren während seiner vielen Fahrten in nördlichen Gewässern. Der Name passt zum Schiff. Denn es lässt sich, wie der Vogel, weder von Wind noch Wetter etwas anhaben. Ein Puffin mit seinem ausgeprägten Schnabel sieht immer aus, als würde er lächeln. Egal ob es schneit oder die Sonne scheint.

Erdmann Braschos



Handfestes Deckslayout: üppiges
Vorschiff, Skylight mit Schutzgitter