



## schiffig, stebig, solide Puffin 47 MS

Durch den flachen Kiel ist Trockenfallen für die Puffin kein Problem

Oben ein stabiler Kutter, unten eine moderne Schwenkkielyacht – die Puffin 47 MS kombiniert gekonnt zwei gegensätzliche Baustile. Ralf Weise hat die Yacht gesegelt, Zeichnungen von Michael Herrmann

Im Jahre 2000 stellten wir die *Puffin 36*, ihre Werft De Gier & Bezaan und den Konstrukteur Olivier van Meer vor. Seit dieser Zeit hat sich eine Menge getan. Die Werft gibt es in der alten Form nicht mehr und die Modellpolitik hat sich gewandelt. Olivier van Meer betreibt allerdings immer noch sein stilvolles Konstruktionsbüro im Stadtzentrum von Enkhuizen und er ist es auch, der uns für Fragen zum Schiff weiter zur Verfügung steht.

Die neue Werft auf altem Grund heißt Dutch Yacht Builders und baut weiterhin große Stahl- und Aluminiumyachten von 36 bis 50 Fuß der gehobenen Preisklasse. Eine neue Vertriebsgesellschaft – Puffin & Little Zaca Yachts – hat die Vermarktung der Puffin-Serie übernommen.

Interessanterweise ist zum Programm eine Puffin 27 gestoßen, eine attraktive traditionelle Yacht, die für knapp 80.000 Euro angeboten wird. Sie wird zusammen mit der ebenfalls neuen Puffin 37 auf der holländischen Bootsausstellung HISWA im Herbst vorgestellt.

Gefahren haben wir eine Puffin 47 MS, die ursprünglich als 46-Fuß-Yacht entworfen wurde, dann aber etwas länger und statt aus Stahl aus Aluminium mit einem Schwenkkiel gebaut wurde. Diese Yacht ist ein Einzelbau, der jederzeit dupliziert werden kann. Der jetzige Eigner hat sie gebraucht von einer Charterfirma übernommen, auf deren Belange die Inneneinrichtung zugeschnitten wurde. In die Typbezeichnung wurde noch ein MS für Motorsegler aufgenommen. Der

einzigste Unterschied zum reinrassigen Segler besteht in einem zusätzlichen inneren Fahrstand.

Unser Testschiff, die *SEA SOUL*, liegt an einem stürmischen Herbsttag des letzten Jahres an der deutschen Nordseeküste bereit für den Probeschlag. Obwohl ich die Werft besichtigt hatte und die 36er und 50er ausgiebig kennen lernen durfte, bin ich von der Mächtigkeit der Erscheinung beeindruckt. Das größte Schiff im Sielhafen, mit dem höchsten Mast, winkt schon von weitem. Beim Näherkommen überragt der hohe Aufbau des Steuerhauses den großen Freibord des schwarz lackierten Rumpfes um ein gutes Stück. Über diese Höhe mag man, was die Schönheit angeht, geteilter Meinung sein, doch irgendwie passt sie zu dem Schiff und

irgendwie mag man sich die Puffin auch nicht mit niedrigem Aufbau und leichter Sprayhood aus Stoff oder flachem, abgerundeten Deckshäuschen vorstellen.

## Unter Deck

Wenn man dann – zum Glück bin ich einigermaßen sportlich – über den hohen Freibord aufs Schiff geklettert ist und im Deckshaus angekommen die Wärme und Behaglichkeit spürt, ist auch sofort die Frage nach der äußeren Linie verdrängt. Draußen heult und pfeift es und die letzten Regenböen der Kaltfront treiben nach Osten, hier drinnen pfeift nur der Teekessel und beim gemütlichen Klönschnack mit Sicht auf die Weite der See und der Landschaft kann ich mir kaum einen behaglichen Ort vorstellen.

Platz hat man hier im Ruderhaus, in der Yachtsprache als Deckssalon oder Pilot House verfeinert, für vier Leute auf dem L-Sofa. Bei Schlechtwetter mögen sich auch sechs Leute zusammendrängeln können, dann ist aber Schluss. Für größere Gesellschaften wird dann zusätzlich im Salon gedeckt. Dieser liegt zwei Stufen tiefer, direkt gegenüber der Pantry und bietet Platz für sechs Personen. Viel Platz ist unter Deck vorhanden, denn das frühere Einsatzgebiet als Charter-schiff verlangte die Unterbringung



**Die Sicht vom Steuerstand ist begrenzt**

von acht Gästen. Für diese stehen insgesamt vier Schlafkabinen mit vier Einzel- und zwei Doppelkojen sowie einer Hundekoje im Deckshaus zur Verfügung.

Ich empfinde die Vielzahl der Kabinen an Bord nicht als einengend, denn die große Breite des Schiffes und die üppige Stehhöhe bringen Volumen unter Deck. Mein „technisches Begleitpersonal“ Volker beurteilt das anders, was aber auch mit der Wichtigkeit seiner Person zusammenhängen mag, denn Volker ver-

drängt 70 Prozent mehr als ich und ist einen Kopf größer. Die beiden vorderen Kabinen, die im Aufbaubereich imposante 2,15 Meter Stehhöhe haben, sind mit 2,05 Meter langen Doppelstockkojen ausgerüstet. In der unteren Koje gibt es Stauraum und noch jeweils ein Bord. Gut bei Schlechtwetter auf hoher See sind die einsteckbaren Kojenbretter. Die Kombüse liegt relativ weit vorne und unten im Schiff und ist dadurch eher etwas für Magenunempfindliche. Von der Konzeption her ist sie aber durch die U-Form und gute Festhaltungsmöglichkeiten auch für raues Wasser geeignet. Und sie besitzt professionelle Ausmaße, sowohl was den Stauraum als auch die Arbeitsflächen angeht. Als Herd dient ein Modell mit Petroleumbefeuerung, dessen Gerüche wiederum die Robustheit des Kochs auf See herausfordern.

Vor den Bugkabinen befindet sich ein WC-Raum, groß genug auch für Volker. Die beiden achteren Kabinen seitlich des Niedergangs zum Ruderhaus beherbergen Doppelkojen. Die Backbordkabine als „Eignertrakt“ hat eine eigene Tür zum WC-Raum, die Steuerbordkabine ist schmaler und ein wenig eng.

Die WC-Räume sind mit Duschen ausgestattet und die könnte man auch reichlich nutzen. Zweimal 425 Liter fassen die Wassertanks, das reicht auch für eine große Chartercrew. Ein interessantes Detail: Sämtliche Abwässer, also auch das Dusch-



**Der Puffin macht auch schlechtes Wetter nichts aus**



**Ruderhaus mit dem inneren Fahrstand und Komfort für drei bis sechs Personen**

oder Waschwasser wird in einem großen Tank aufgefangen. Außerdem können die WCs mit Frischwasser betrieben werden. Da das Schiff auch für den Einsatz im Wattenmeer vorgesehen ist, kann man also auch in Naturschutzgebieten oder beim Trockenfallen die Sanitäreinrichtungen nutzen.

## Unter Motor

Eingebaut ist ein Perkins Sabre mit 115 PS. Ein relativ langsam laufendes Kraftpaket. Wenn man einmal die schweren Bodenbretter im Ruderhaus aufgenommen hat – das ist bei Seegang sicher nicht ganz einfach – liegt er gut zugänglich unter einem. Sonstige technische Komponenten wie

220-Volt-Anlage, 12-Volt-Anlage mit Ladegerät und Hauptverteiler, Heizung und Pumpen sind an anderer Stelle leichter erreichbar eingebaut. Kraftstoff gibt es reichlich in zwei 425-Liter-Tanks. Versorgt wird die Maschine aber aus dem zusätzlichen Tagestank mit 125 Litern. Rechnet man mit zehn Prozent Reserve, reicht der Treibstoff für eine kalkulierte Reichweite von 800 Seemeilen bei guten sechs Knoten Geschwindigkeit. Die erreicht das Schiff bei 1.600 Umdrehungen pro Minute, bei der dann sieben Liter pro Stunde verbraucht werden. Je nach Zustand des Unterwasserschiffes läuft die SEA SOUL dann 6 bis 6,5 Knoten bei ruhiger See. Da es Herbst ist, sind Propeller und Unterwasserschiff bewachen und



**Die Maschine unter den Bodenbrettern**

es bleibt bei den sechs Knoten. Dabei ist es im Ruderhaus ruhig und in der Messe hört man die Maschine kaum noch.

Maximal dreht die Maschine 2.150 Touren, zirka zehn Prozent weniger als Nenndrehzahl.

Da sie dann aber 14 Liter die Stunde verbraucht und der Schall spürbar durch das Schiff drückt, bewegt man sich lieber im Sechs-Knoten-Bereich zwischen 1.400 und 1.800 Umdrehungen pro Minute.

Wenn man dem hohen Gewicht des Schiffes Rechnung trägt, manövriert es sehr gut. Bei der volumigen Maschine mit der großen Schwungmasse sollte man aber nicht spontan von Voraus auf Zurück schalten, sondern von 1.600 Umdrehungen kommend



**Reichlich Platz in der gemütlichen Messe**

eine drei Sekunden lange Schaltpause einlegen. In der Zeit ist das Schiff schon fast zehn Meter weiter gefahren. Wenn dann der Rückwärtsgang zieht, gräbt sich der dreiflügelige Faltpropeller von SPW aber kräftig ins Wasser und nach einer weiteren Schiffslänge steht die Puffin. Für Hafenmanöver steht noch ein Bugstrahlruder zur Verfügung, ein nützliches Gerät für enge Parklücken, denn der über zwei Meter lange Klüverbaum ist beim Eindampfen in die Vorspring hinderlich.

## Unter Segeln

Es bläst kräftig. Zwar rüttelt kein Sturm mehr durch das Rigg, doch zeigt das Anemometer meist zwischen 25 und 28 Knoten, in Böen auch mal 35 Knoten. Der gewundene Pril zum Fahrwasser liegt auf einem raumen Kurs, sodass wir zunächst den großen Klüver ausrollen. Dieses Segel ist im Grunde das wichtigste an Bord und stellt eine Mischung aus Klüver, Reacher und Genua dar. Mit 62 Quadratmetern hat er deutlich mehr Fläche als das Großsegel und würde auf einer normalen Slup einer Genua II entsprechen, ist aber etwas runder und im Achterliek kürzer geschnitten. Gesetzt wird er an dem mächtig langen und durch eine Gräting und Seereling leicht begehbaren Bugspriet. Doch braucht man sich dabei nicht nach vorne zu bewegen, denn mit einem Fockroller, der über eine Elektrowinch bedient wird, lässt sich das ohne Kraftanstrengung bewältigen. Mit diesem Universalsegel, das zunächst nur zu



Zusätzlich zur Heizung sorgt ein Ofen für die Gemütlichkeit

80 Prozent gesetzt wird, schieben wir mit sechs Knoten und aufgeholtem Kiel den Pril hinunter. Durch den langen Hebelarm des Klüverbaums spürt man deutlich, wenn eine Böe von der Seite in das Segel fegt und den Bug nach Lee drücken will.

Am Ruder ist die Sicht eingeschränkt, denn das große Ruderhaus versperrt mir (nicht dem Volker) die Sicht nach vorne und so stelle ich mich auf einen Kissenfender, mit dem das Problem gelöst ist. Allerdings ist dann das Rad für mich ein wenig tief und ich finde keine wirklich entspannte Steuerposition. Als ich mich später eher unbeteiligt in den Windschatten des Ruderhauses setze, ist das Sicht-

problem keines mehr, denn durch das rückwärtige und vordere Glasfenster hat man einen freien Blick nach vorne.

Als wir das offene Fahrwasser erreicht haben und an den Wind gehen, rollen wir durch Knopfdruck das Großsegel zu 20 Prozent aus und fieren den 1,5 Tonnen schweren Schwenkiel. Während Rollgroßsegel sonst oft nicht so gut stehen wie herkömmlich gesetzte Segel, so zeigen sich aber bei diesen Windverhältnissen deutlich die Vorteile. Zunächst einmal ist eine Anpassung bei Böen oder Winddrehern kein Problem, sodass man allzeit sicher vom Cockpit das Segel von der Größe her optimal einstellen kann. Zum Zweiten steht das auf 20 Prozent gereifte Segel gut. Bei einem herkömmlichen Rigg entspricht diese Fläche weniger als dem dritten Reff. Segel mit nur zwei Reffreihen können so klein nicht gereift werden, sodass man dann nur die Wahl zwischen zu viel (zweites Reff) oder zu wenig (Segel geborgen) Segelfläche hätte. Da man bei sehr böigem Wetter nicht ständig sein Segel setzen und bergen möchte, hätte man von einem sonst besser stehenden Segel mit Horizontalreff unter diesen Bedingungen keinen Vorteil.

So nutzen wir auf verschiedenen Kursen und Windgeschwindigkeiten die Trimmmöglichkeiten voll aus und reduzieren variabel Großsegel- und Klüverssegelfläche. Solange der Wind



**Die aufgeschossenem Fallen am Mast müssen in der Regel nicht angerührt werden**

einigermaßen konstant bleibt, ist das Schiff kursstabil, sodass man auch einmal das Ruder feststellen kann. Am Wind segeln wir dabei mit zirka 20 Grad Krängung und das Leedeck bleibt frei von grünem Wasser.

Auf dem Ruder fühlt sich die Puffin dabei sehr direkt und in Böen eine Idee zu schwergängig an, doch trotz der Masse hat man das Gefühl das Schiff sicher in der Hand zu haben. Die Wenden sind erwartungsgemäß etwas träger als auf leichtgewichtigen Schiffen, aber nicht nur wegen der Größe der Puffin, sondern auch wegen ihrer Takelung.

Das innere Stag für die Fock bedingt, dass viel Segel mit viel Leine geholt werden muss, was seine Zeit dauert. Da auch viel Lose in die alte Leeschot gegeben werden muss, ist dann wieder viel Tauwerk dichtzunehmen. All das könnte in schiere Mühsal ausarten, wenn nicht die Elektrowinschen den Vorgang auch für untrainierte Muskeln zum Kinderspiel werden ließen. Die beste Höhe am Wind ist mit 47 bis 48 Grad nicht berauschend, aber akzeptabel, vor allem im Verhältnis zum kräftigen Wind. Bei drei bis vier Windstärken wären sicherlich ein paar Grad mehr drin. Begrenzt wird die Höhe, abgesehen vom Segelschnitt, auch vom weit außen liegenden Holepunkt des Klüvers auf dem Schanzkleid. Die Winschen passen in ihrer Größe und die Beschläge sind richtig angeordnet, wenngleich ich


mir zusätzliche innere Klüverschot-Holepunkte wünschen würde.

Die Position des Travellers auf dem Ruderhaus ist nicht ideal: Die Leinen können sich leicht an der Schiebelleuke verhaken, und bei großem Druck auf dem Großsegel bräuchte man eine Winsch zum Holen der Controller.

Als wir später Kurs auf den Heimathafen setzen, geht doch noch ein Schauer nieder. Wir reduzieren die Segel rechtzeitig und begeben uns in das gemütliche Steuerhaus.

Beim Einlaufen in das enge Fahrwasser starten wir die Maschine und lassen sie langsam mitlaufen. Hier drinnen vergleichen wir durch die großen Fenster die Wirklichkeit mit der Karte und dem Plotter, beobachten das Echolot und den geringen Schiffsverkehr und freuen uns, dass wir warm und trocken sitzen. So wird Schlechtwetter zum Genuss.

## Fazit

Die Puffin ist ein Schiff für ausgedehnte Langfahrten. Der große Vorteil liegt in dem geringen Tiefgang. Dadurch ist es für die anspruchsvollen Tidenreviere Europas besonders interessant. Gleichzeitig ist die Puffin steif genug, um auch auf hoher See sicher einen Sturm abwettern zu können. 

# Puffin 47 MS

## Technische Daten

Konstrukteur .....	Olivier van Meer	
Takelungsart .....	Kutter	
Bauweise .....	Alurundspanter	
Länge		
Rumpf .....	13,98 m	
Länge inkl. Klüverbaum u. Ruder .....	17,16 m	
Länge Wasserlinie .....	12,99 m	
Breite .....	4,5 m	
Tiefgang .....	1,37/2,69m	
Verdrängung halb abgeladen .....	22 t	
Ballast .....	4,5t	
Ballastanteil .....	20 %	
Segelfläche .....	147,5 m <sup>2</sup>	
Großsegel .....	50,7 m <sup>2</sup>	
Stagfock .....	34,4 m <sup>2</sup>	
Klüver .....	62,4 m <sup>2</sup>	
Durchfahrtshöhe .....	21,3 m <sup>2</sup>	
Maschine .....		Perkins 115PS/ kW
Tankkapazität Diesel .....	975 l	
Tankkapazität Wasser .....	850 l	
Abwasser .....	475 l	
Stehhöhe Deckshaus & Messe .....	2 m	
Stehhöhe Vorderkabine .....	bis 2,15 m	
Stehhöhe Eignerkabine .....	1,98 m	
Anzahl der Kojen .....	9	
Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....		8,76 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,2/1	
Segelfl./Verdr.-Verhältnis .....	3,33	
Spez. Segelfläche .....	6,7 m <sup>2</sup> /t	

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe .....	47° .....	5,2 kn
Optimale Höhe .....	50° .....	5,8 kn
Aufgeschrickt .....	70° .....	6,8 kn
Halbwinds .....	90° .....	7,1 kn
Beste Geschwindigkeit .....	110° .....	7,5 kn
Raumgang .....	130° .....	6,6 kn
Vor dem Wind .....	180° .....	5,5 kn

Die Werte gelten für:

Besegelung Groß 30%, Klüver 80% entsprechend 65 m<sup>2</sup>, bei 25-28 kn Wind (Bft 6-7), Wellenhöhe 30 cm



## Preis und Ausstattung

Standardausführung 941.000 Euro (inkl 16% MwSt. ab Werft)

Im Preis enthalten: Segel an Rollanlagen, Landanschluss mit Ladegerät, Selbstholende Winschen, Anker mit Kette, Ankerwisch, Leinen und Fender, fließend heißes und kaltes Wasser, dreiflammiger Herd, Kühlschrank, zwei Feuerlöscher, Grundausrüstung Elektronik.

## Händler und Werft

Puffin & Little Zaca Yachts  
Provincialweg 36, NL 1108 AB Amsterdam  
Telefon: 0031 20 69 73 483  
[www.bezaan.nl](http://www.bezaan.nl)

