

Kraftvoll: Die Zeeman schiebt ihren Bug durchs Wasser. Der flache Aufbau bricht die Wucht des hochbordigen Rumpfs



SEEMANNS LANGFAHRT-HEIM

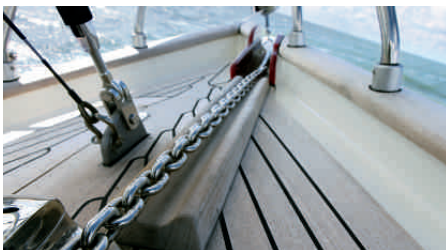
*Sie stammt zwar vom IJsselmeer, ist aber konsequent ausgelegt auf **GROSSE FAHRT**: die Zeeman 41. Dafür sorgen der Aluminiumrumpf, der Kompositaufbau sowie viele bemerkenswerte **DETAILS**. Der Test*

AN DECK



Das Cockpit ist eher **KLEIN GERATEN**, es passt aber zur Auslegung des Bootes auf vier Personen. Traveller und Großschot können vom **RUDERGÄNGER** bedient werden

PRAXISGERECHTE DETAILS



SCHEUERSCHUTZ & ABLAUFRINNE
Das Deck wird vor der Ankerkette geschützt, schlammiges Tropfwasser außenbords geführt



GROSSER VORRAT
Bis zu drei Flaschen passen ins Gasfach. Das macht unabhängig in entlegenen Regionen



PERFEKTER ABSTAND
Alle Winschen sind in Reichweite des Rudergängers. Die Kurbeln berühren sich nicht



SAUBERER ABSCHLUSS
Das Steckschott verschwindet im Brückendeck, die Instrumente in der Kajütwand

Ein Seemann. Von Sonne und Wind gezeichnet, vielleicht mit weißem Haar, einer, der anpackt, das Wesen ein wenig harsch, aber vor allem mit einem feinen Gespür für die See und für Schiffe. So einer ist Arne Zeeman, Werftbesitzer aus Enkhuizen am IJsselmeer. Und so ein Schiff hat er gebaut, zusammen mit Konstrukteur Arjen Keer: die Zeeman 41.

Der Rumpf ist aus Aluminium und hat ein wasserdichtes Hauptschott. Das verraten auf den ersten Blick die kräftigen Schließer der Salontür sowie die Knebel samt Deckel an dem durch das Hauptschott geführten Heizungsaustritt im Vorschiff.

Das Deck besteht aus einem leichten Holz-Epoxid-Komposit. „Schon, um Elektrolyse an den Winschen und anderen Beschlägen aus Edelstahl gegenüber dem Aluminium zu vermeiden“, erklärt Zeeman. Das Schiff trägt ferner ein Kutterrigg. Und das nicht allzu große Cockpit ist durchgängig seegerecht konzipiert, wie auch der gesamte Innenausbau, ausgeführt auf höchstem handwerklichem Niveau.

Da verwundert die Antwort auf die Frage nach den Wettbewerbern des Schiffes nicht: „K&M, Hutting oder Atlantic fallen mir ein“, sagt Zeeman selbstbewusst. Allesamt bekannt für erstklassige Bootsbauqualität. In der Tat liegt der Werftboss mit dieser Einordnung wohl gar nicht falsch.

PENIBEL VERARBEITET

Beispiel Innenausbau: Der besteht aus feingearbeitetem, fünffach lackiertem Switania-Mahagoni. Und zwar nicht ausschließlich an den sichtbaren Flächen – Gleiches gilt auch für sämtliche Schnittkanten und Rückseiten der Holzeinbauten und -verkleidungen. Was das soll? Ganz einfach: „Auf diese Weise kann niemals Feuchtigkeit unter den Lack gelangen“, begründet der Werftchef so viel Sorgfalt.

Die sichtbaren Holzflächen an Deck werden noch aufwändiger geschützt, und zwar wird zunächst eine Lage Glasfaser aufgetragen, gefolgt von nicht weniger als sieben Lackschichten. „Dann kann an Stoßkanten das Holz nicht gegeneinander arbeiten. An solchen Stellen dringt andernfalls gern Feuchtigkeit ein“, referiert Zeeman. Zu sehen ist von der dünnen ersten Mattenschicht freilich nichts.



Gefällig: viel Deckssprung
und solide Scheuerleiste

»REIBUNG SOLLTE MAN REDUZIEREN. DAHER WERDEN ALLE FALLEN AM MAST BEDIENT«

Viele weitere durchdachte Detaillösungen an Deck lassen erkennen, wie sehr dem Erbauer die Hochseetüchtigkeit und die seegerechte Ausstattung seines Schiffs am Herzen liegen. Auf jedem Süll stehen zwei Winschen für jeweils Fock und Klüver. An sich ist das nicht der Rede wert, würde nicht die Anordnung der Winschen auffallend genau aufeinander abgestimmt sein.

Ihr Abstand entspricht der Summe einer langen und einer kurzen Kurbel plus etwas Platz für die Hände. Die Winsch für die kleinere Fock ist vor derjenigen für den Klüver positioniert, da sie mit der kürzeren Kurbel bedient wird. Ergebnis: Beide Segel können gleichzeitig getrimmt werden, und der Steuermann kann hinter dem Rad stehend die Schot holen, da der Gesamtabstand einer normalen Armlänge entspricht.

Ein weiteres Beispiel ist die Großschot: Sie ist endlos in einer Art German-Copper-System auf zwei Winschen beidseits des Travellers geführt. Das funktioniert intuitiv und tadellos, was sicherlich auch an den durchweg hochwertigen und üppig dimensionier-

ten Beschlägen liegt. Abgesehen von den Andersen-Winschen kommt alles an Deck, was umlenkt oder führt, vom bewährten Hersteller Ronstan.

Allein die Bedienung der Fallen am Mast ist nicht jedermanns Sache. Doch der Werftboss meint: „Wer es lieber aus dem Cockpit macht, der bekommt das natürlich. Ich finde aber, dass man Reibung so weit wie möglich reduzieren sollte. Das ist seegerecht. Darum werden die Fallen am Mast bedient.“

WOHNKOMFORT FÜR KLEINE CREW

Auch unter Deck ist alles auf längere Aufenthalte auf See oder in fremden Revieren ausgerichtet. Am Ende des Niedergangs befindet sich ein im Vergleich zum Salon etwas höher gelegener Bereich. Dort wurden zentral die Pantry, der WC-Raum und die Navigation eingebaut. „Wir wollten, dass Navigator und Rudergänger sich gut verständigen können“, sagt Zeeman.

Außerdem: Auf See nicht mit dem nassen Ölzeug einmal quer durchs Schiff laufen zu müssen, um auf die Toilette zu gelangen, ist auch ganz praktisch. Genauso wie der beheizte Schrank für die Funktionskleidung im WC-Raum oder die U-förmige Pantry, in der es sich auch bei Lage bestens arbeiten lässt. Der Smut kann sich zwischen den Einbauelementen verkeilen und findet auf diese Weise sicheren Halt.

Etwas tiefer gelegen befindet sich etwa mittschiffs der Salon. „Die Schiffsbewegungen im Seegang machen sich dort, nah am Drehpunkt der Yacht, am wenigsten stark bemerkbar. Deshalb lassen sich hier auch →

ZEEMAN 41

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,8 kn
60 Grad Windeinfall	7,5 kn
90 Grad Windeinfall	7,2 kn
120 Grad (mit Gennaker)	7,0 kn
180 Grad (mit Gennaker)	5,4 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Wind: 12-16 kn (4-5 Bft.),
Wellenhöhe: 0,2 Meter

POTENZIAL

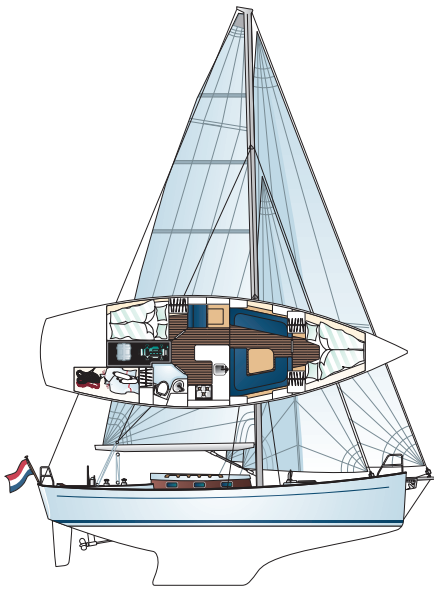


Gelungener Kompromiss aus Segel-
leistung und Tourentauglichkeit

KOJENMASSE

Vorschiff	2,07 m x 1,94 m
Salon (Option)	1,80 m x 0,53 m
Achtern	2,09 m x 1,35 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel



Stilmix: Deckssprung und Yachtheck vs.
steiler Steven und Carbon-Bugsprriet

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Arjen Keer
CE-Entwurfskategorie A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 13,06 m
Breite 3,80 m
Tiefgang 2,00 m
Gewicht 13,5 t
Ballast/-anteil 3,9 t/29 %
Großsegel 44,6 m²
Klüver/Fock 41,4 m²/23,5 m²
Maschine (Volvo Penta) ... 41 kW/55 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf: Alu auf Spanten, voll ver-
schweißt, außen lackiert. Deck: Holz-
Epoxyd-Komposit mit Schaumkern

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 618 000 €
Preis segelfertig² 618 000 €
Garantie 2 Jahre
Komfortpreis² auf Anfrage

WERFT Zeeman Jachtbouw, Enkhuizen/
Holland, www.zeemanjachtbouw.nl

YACHT-BEWERTUNG

Die Zeeman 41 vereint beste Bauquali-
tät und gute Segeleigenschaften. Sie ist
ideal für Langtörns. Raum unter oder
an Deck sollte jedoch nicht die Haupt-
rolle spielen. Die Linien sind zwar un-
gewöhnlich, aber durchaus gefällig

Konstruktion und Konzept

- + Voll auf Seegängigkeit ausgerichtet
- + Ausbau nach Kundenwunsch
- + Viele gute Detaillösungen

Segelleistung und Trimm

- + Feinfühligste Steuerung
- +/- Fallen am Mast

Wohnen und Ausbauqualität

- + Verarbeitung auf höchstem Niveau
- Salonkojen zu kurz
- Kein Antirutschbelag auf Kajütdach

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Komponenten
- + Pumpe auf Motor
- Kleiner Kühlschrank

»REFFEN SOLLTE DER SKIPPER UND NICHT DER KON- STRUKTEUR«

Seekojen einrichten, damit die Freiwache
besser schlafen kann“, erklärt Arjen Keer, der
Konstrukteur.

Auch im Hafen ist der Salon überaus
schiffig – wengleich das in diesem Fall eher
negativ gemeint ist: Das dunkle Mahagoni
steht zwar in einem hübschen Kontrast zur
hellen Deckenverkleidung. Nichtsdestotrotz
ist die Atmosphäre insgesamt unter Deck ein
wenig düster und gedungen. Wer das nicht
mag: Auf Wunsch sind andere Oberflächen
für das Holzinterieur möglich.

Perfekt hingegen ist wiederum die see-
gerechte Konzeption von Salon und Schlaf-
kammern. Überall gibt es Haltegriffe und
finden sich Möglichkeiten, um sich mit den
Füßen bei Lage abzustützen. Mehr noch: Im
Vorschiff ist unter den Kojenpolstern viel
Stauraum für alles, was auf längeren See-
stücken nicht an Deck liegen sollte, wie Din-
gi oder Bordfahrräder.

Und schlafen kann man im Vorschiff
auch überaus komfortabel. Die Koje ist mit
2,07 Meter Länge und 1,94 Meter Breite im
Schulterbereich sowie knapp einem Meter
Breite am Fußende üppig bemessen. Die ge-
ringste lichte Höhe über dem Polster beträgt

1,12 Meter. Damit ist sie ein wenig größer als
die Koje in der Achterkammer, die aber eben-
falls ausreichend Schlafkomfort bietet.

Durchgängig nutzt Zeeman auf seinem
Schiff jede Möglichkeit, gut zugänglichen
Stauraum für Dinge des täglichen Bedarfs
unterzubringen. Allerorten gibt es Schränk-
chen und Schubladen.

Das birgt jedoch die Gefahr, ein solches
Schiff zu überladen, was sich auf die Segel-
eigenschaften auswirkt. Besonders der 2,2
Kubikmeter große Stauraum im Heck sollte

mit Augenmaß befüllt werden. Selbst wenn
einige Kilos Zuladung bei der Konstruktion
bereits bedacht wurden, wie Keer versichert.
Auch die Tanks für Wasser (450 Liter), Diesel
(360 Liter) und Abwasser (170 Liter) bringen
in gefülltem Zustand ordentlich Gewicht auf
die Waage. Sich dessen bewusst, hat der Kon-
strukteur sie in der Schiffsmittle weit unten
platziert.

EIN GUTER SEGLER

Als der 55-PS-Volvo das Schiff mit 7,3 Knoten
Marschfahrt aus dem Hafen von Enkhuizen
schiebt, steht also die Frage im Raum, ob die
knapp 110 Quadratmeter Segelfläche aus
den etwa 12 Knoten Wind genügend Vortrieb
generieren können, um Segelspaß zu ver-
mitteln. Um es vorwegzunehmen: Sie kön-
nen. Lattengroß und Stagfock sind am Mast
zügig gesetzt, der Klüver ausgerollt. Die
Dacron-Tücher kommen von UK – De Vries
und stehen tadellos.

Sogleich nimmt die Zeeman Fahrt auf,
und Logge und GPS zählen hoch. Dabei lässt
sich die Windkante im Schiff und am direkt
wirkenden Rad genau ertasten. Nur 1,8 Um-
drehungen benötigt der Steuermann, um

¹ Dimensionlose Zahl. Berechnung: $\sqrt[2]{S^3/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

UNTER DECK

mittels Schubstangen das Ruder von hart auf hart zu legen. Große Kräfte treten dabei nicht auf. Eben genau das richtige Maß.

Einziges Manko: Die Steuerposition ist nur im Stehen gut, im Sitzen fehlt es an Halt, wenn man kleiner als 1,80 Meter ist. Und vom Süll aus ist das Rad schlicht unerreichbar. Andererseits: Auf einer Langfahrtyacht steuert eh meist der Autopilot.

Hoch am Wind erreicht die Alu-Konstruktion mit ihrem eingegossenen Bleikiel sechs Knoten und mehr, der Wendewinkel liegt leicht über 80 Grad. Das sind gute Werte für ein Schiff dieser Ausrichtung. Voll punkten kann es jedoch leicht geschrickt: Dauerhaft über 7,5 Knoten sind dann drin. Allerdings scheint der Rumpf im nur wenige Meter tiefen IJsselmeer regelrecht festzukleben, so jedenfalls fühlt es sich an. Und so mag man Arne Zeeman auch glauben, dass er auf der Nordsee auf tiefem Wasser bei so einem Wind „locker zweistellig“ unterwegs ist.

Als einige Böen von 16 Knoten über das IJsselmeer ziehen, legt sich die Zeeman ordentlich auf die Seite. „Reffen sollte der Skipper auf dem Wasser, nicht der Konstrukteur zuvor am Schreibtisch“, grinst Arjen Keer und rollt den Klüver ein wenig ein. „Darum haben wir die Tuchfläche auf drei Segel verteilt, so lässt sie sich schnell und einfach den Bedingungen anpassen“, ergänzt Arne Zeeman. Und so ist das Schiff auch bei weniger Wind noch gut unterwegs, dabei jedoch keinesfalls rank, sondern eben für einen aktiven Segler gut betucht.

Auf tieferen Kursen könnte am Carbonbugspriet ein Gennaker gesetzt werden. Der ist jedoch nicht an Bord. Dank des großen Klüvers habe er den noch nicht vermisst, gibt Zeeman zu Protokoll. Auch das klingt glaubwürdig, als der raume Kurs zurück in den Hafen bei nunmehr dauerhaft knapp 5 Beaufort mit guten sieben Knoten Bootsgeschwindigkeit absolviert wird.

NICHT FÜR JEDERMANN

Die Zeeman 41 ist ein Nischenboot: Aluminium, Semi-Custom und entsprechend kostspielig. 500 000 bis 700 000 Euro je nach Ausstattung muss der Käufer zahlen. Im Gegenzug erhält er ein agil segelndes Schiff, das ihn nahezu überall hin trägt, edel verarbeitet und bis ins Detail durchdacht. Eines von einem echten Seemann eben.

ALEXANDER WORMS



*Der Salon ist **SCHIFFIG, ABER DÜSTER**. Ein Handlauf führt einmal rund. Die Fußleisten sind zurückversetzt. So kann man sich bei **SEEGANG** mit den Schuhen unterm Mobiliar verkeilen*

GUT GELÖST



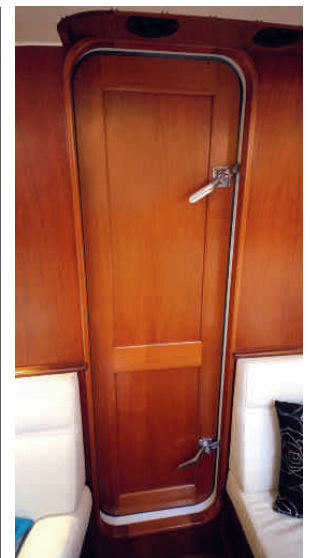
TROCKENKAMMER
Gleich neben dem Niedergang gibt es im WC-Raum einen Ölzeugschrank. Der ist sogar beheizt



LENZEN & LÖSCHEN
Am Motor sitzt eine zuschaltbare, kräftige Wasserpumpe



GLÄNZEND IM LACK
Die Kanten der Bodenbretter sind lackiert. Das ist selten



AUF NUMMER SICHER
Das Hauptschott ist aus Alu und mit Holz verkleidet. Die Tür lässt sich im Falle eines Lecks wasserdicht verriegeln