



Gestern und heute

Die Riggentwürfe von Segelyachten sind so unterschiedlich wie der Bootstyp und das Alter. Heute sind die meisten Yachten slupgetakelt. Gepfeilte Salinge zeichnen neuere Baujahre aus und vor allem Wanten, die sehr weit außen ansetzen. Riggexperte Thomas Kauffmann über Vor- und Nachteile.

Stegparade: Im Vordergrund ältere Modelle mit Topprigg. Dahinter, auf den Plätzen, die mehr Tiefgang bieten, eher jüngere Yachten mit Fraktionalrigg und gepfeilten Salingen.

Fotos: pixabay

Die Riggs von Fahrtenyachten haben sich im Laufe der Entwicklung stark verändert. Früher galt es die Segel, die seinerzeit noch aus schwerer Baumwolle oder Leinen bestanden, in möglichst kleine, handliche Einzelsegel zu unterteilen um sie besser händeln und auch mit kleiner Crew den Windbedingungen anpassen zu können. Das waren die Zeiten von Ketch- und Yawl-Riggs, meist Kutter getakelt und oft noch mit einem Bugspriet versehen.

Moderne Segel- und Schotmaterialien, die Verwendung von Aluminium für die Masten und der Einfluss von Vermessungsformeln aus dem Regatta-Bereich führten dann dazu, dass sich die Slup- bzw. Bermuda-Takelung durchsetzte. Das heißt: ein Mast und je ein dreieckiges Groß- und Vorsegel.

In den 70er-Jahren war, nicht zuletzt als Folge des Einflusses der IOR-Formel (International Offshore Rule), die durch ihre Formel starken prägenden Einfluss auf Rumpf, Anhöhe und Rigg hatte, ein topgetakeltes Rigg (Mas-

thead-Rigg) die Regel. Dabei greifen sowohl die äußeren Wanten als auch das Vorstag im Topp des Mastes an. Bei diesen Riggs stand der Mast mittig im Schiff und das Vorsegel bildete den Haupt-Antrieb.

Das Großsegel war im Verhältnis klein und wurde bei Fahrtenyachten oft noch mittels Aufrollen auf den Baum den Windverhältnissen angepasst. Bevor man das tat, wurden aber zunächst die Vorsegel gewechselt. Das führt zu viel Arbeit für die Crew. Wenn man sich für den Kauf eines solchen Gebrauchtbootes interessiert, sollte man beachten, dass Vorsegel nur in einem kleinen Bereich auf einer Roll-Anlage gerefft werden können und so oft Vorsegel-Wechsel nötig sind.

Heute hat sich das Partial-Rigg durchgesetzt. Hier greift das Vorstag in einem bestimmten Verhältnis zur Mastlänge (z.B. 7/8, 9/10 etc.) unterhalb des Topps an. Den Haupt-Vortrieb liefert das Großsegel, das an einem weiter vorn stehenden Mast angeschlagen ist und dessen Fläche größer als die des Vorsegels ist. Gerefft wird mittels Bindereff, oft bedienungsfreundlich als Ein-Leinen-Reff ausgelegt, oder durch Rollen in den Mast oder Baum. Im Gegensatz zum Top-

Fahrtenyachten bei einer Schwachwind-Regatta: Fraktionriggs sind immer häufiger anzutreffen.



Rigg, das im Allgemeinen vordere- und achtere Unterwanten hat, haben moderne Partialriggs nur ein Paar Ober- und Unterwanten und gepfeilte Salinge. Das erleichtert das Trimmen und ermöglicht ein leichteres Rigg.

Modern ist (wieder) geworden, dass Wanten außen am Rumpf angesetzt sind und nicht nach innen versetzt sind. Damit kann das Rigg statisch besser abgespannt werden und das Mastprofil kann dünner ausfallen. Die technisch aufwendige, Raum einnehmende und kostenintensive Abspannung der Püttinge unter Deck wird eingespart. Die Kräfte des Riggs werden direkt in die Außenwand des Rumpfs eingeleitet. Nicht zuletzt können Segelyachten so preiswerter hergestellt werden.

Ein Nachteil der außen am Rumpf ansetzen den Wanten ist, dass wir keine überlappenden Vorsegel mehr fahren können, da die Püttinge außen liegen. Zwar wird die Segelfläche in einem großen Bereich über das Reffen des Großsegels angepasst, aber bei Leichtwind kann keine große Genua gefahren werden. Hierfür gibt es leichte Am-Wind-Segel (z. B. Code-Zero), die außerhalb der Seereling gefahren werden und mit Hilfe eines Furlers an einem kleinen Bugspriet komplett aufgerollt und dann zusammen mit dem Furler abgeschlagen werden. Genau so verfährt man mit den Vorwind-Segeln, bei denen der Gennaker den Spinnaker mehr und mehr ablöst. Die Berge-Schläuche, wie sie früher üblich waren,

werden ersetzt durch kleine, mobile Roll-Anlagen.

Ein weiterer Vorteil moderner Partialriggs: Das Vorsegel muss, wenn überhaupt, nur in einem kleinen Bereich gerefft werden, was gut mit einer Vorsegel-Rollanlage möglich ist. Oft kommt man mit nur einer Fock zurecht. Auch könnte man das Vorsegel als Selbstwendefock fahren. Langfahrtsegler schwören dennoch immer noch auf die Vorteile von Top-Riggs. Durch die mehrfache Verstägung ist dieses Rigg stabiler, wenn auch viel schwerer. Der Nachteil der vielen verschiedenen Vorsegel wird oft dadurch ausgeglichen, dass zwei Vorsegel-Rollanlagen hintereinander gefahren werden. An der Vorderen wird meist die Genua,

an der hinteren die Fock gefahren. Unter Genua muss diese dann bei jeder Wende ein- und ausgerollt werden – das fällt aber auf Langfahrt weniger ins Gewicht.

Zusammengefasst kann man sagen: Das moderne Fraktion-Riggs bietet nicht nur Regattasondern auch für Fahrtenseglern eine Menge Vorteile. Sie sind auch von kleinen Crews gut zu handhaben und sind dabei leicht und preiswert – nicht zuletzt weil man sich viele Vorsegel spart.

Für große und schwere Langfahrtyachten ist ein Top-Rigg noch eine Alternative. Hier überwiegt der Aspekt der Sicherheit und der höhere Preis, und technische Aufwand fallen weniger ins Gewicht.

Kleine, mobile Rollanlagen ersetzen die früher üblichen Bergeschläuche

Alles rund ums (eigene) Boot

Das für die eigenen Bedürfnisse richtige Schiff zu erwerben und es danach in einigen wichtigen Fällen auch selbst pflegen zu können, das sind für viele Segler auf dem Weg zur (ersten) Eignerschaft wichtige, elementare Schritte. Gute Beratung ist auf diesem Weg höchst willkommen und die bietet seit sieben Jahren Thomas Kauffmann. Der studierte Schiffsbau-Ingenieur leitet nämlich das „Bootskauf-Seminar“ der Kreuzer-Abteilung. Neu hinzugekommen ist seit Ende Oktober/Anfang November 2015 der Kurs „Bootspflege und Instandhaltung“, durchgeführt im Kunststoffzentrum der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt Nord gGmbH im Elbcampus in Hamburg-Harburg.

Thomas Kauffmann (55) segelt seit 40 Jahren Jollen und Dick-schiffe, ist als Fahrtensegler aktiv und auch auf Regattabahnen. So hat sich ein reicher Erfahrungsschatz angesammelt. Davon profitieren die Seminarteilnehmer, zum Beispiel wenn es um Fragen der Seetüchtigkeit bestimmter Konstruktionen geht. Dass ein Langkieler bei Scherwetter nicht zwangsläufig die bessere Wahl sein muss, wird ebenso thematisiert wie der Vorteil moderner Riggvarianten.



Thomas Kauffmann