Just do it´s *Erfahrungsberichte*

Segel auf Langfahrt

Eine Nachlese unserer Erfahrungen mit der gewählten Segelgarderobe auf unserer Weltumsegelung in den Jahren 2004 bis 2009.

Die Auslegung der Segel hängt von den Besonderheiten des jeweiligen Bootes ab, jedoch auch von der Größe und den Segelgewohnheiten der Crew. Unsere Erfahrungen bedürfen daher einiger Kommentierung und Erläuterung, nur dann können sie (hoffentlich) eine echte Hilfe sein.

Unter den am meisten genutzten Segeln, der Fock 1 und dem Standardgroß vor Saõ Nicolao, Kapverden. Nicht so gut sichtbar sind die außerordentlich großen Verstärkungen an den Reffpunkten sowie Schothorn, Segelkopf und Segelhals. (Foto: Antje Wedler)

Bootsspezifische Besonderheiten

Mit dem Boot und dem vorhandenen Rigg waren bereits Vorgaben gesetzt. Die JUST DO IT ist eine Reinke Super 11 mit einer von Reinke als Semi-Cutter-Rigg bezeichneten Takelung. Dahinter verbirgt sich eine topgetakelte Slup, die hinter dem Vorstag ein wegnehmbares, zweites Stag fährt. Im Gegensatz zum traditionellen Kutterstag ist dieses Stag an Deck sehr dicht hinter dem Vorstag angeschlagen und am Masttop weit oben in geringer Distanz zum Vorstag aufgenommen. Vorteile: das Rigg benötigt keine Backstagen; sowohl das Vorstag als auch das Kutterstag können den Mast halten. Für die Handhabung bedeutet dies, man segelt entweder das Vorsegel (Genua) oder eine Fock am Kutterstag, niemals beide zugleich. Auf der Kreuz mit kurzen Schlägen beschränkten wir uns meist auf letzteres, da der geringe Stagabstand es schwierig macht, die Genua bei den Wenden durchzuziehen. Alternativ nimmt man das Kutterstag weg, um mit der Genua zu kreuzen. Dazu waren wir jedoch meist zu bequem, zumal wir nie eine befriedigende Lösung fanden, wie wir das lose Stag beibändseln sollten.

Eine Besonderheit aller von Kurt Reinke gezeichneten Riggs ist, dass der Mast nahezu in der Bootsmitte steht, dennoch einen recht langen Baum trägt. Sowohl Vor- als auch Großsegel weisen folglich ausgeprägt lange Unterlieken auf. Diese Konstellation hatte, wie sich zeigen sollte, einigen Einfluß auf die praktische Segelei. Die vom Vorbesitzer stammende Auslegung des Riggs behielten wir bei. Eine Rollanlage am Vorstag mit der Genua, Stagreitersegel am Kutterstag, die allesamt selbstwendend gefahren werden. Abweichend vom Reinke-Design besitzt JUST DO IT keine Baumfock am Kutterstag.

Überlegungen zur Wahl der Segel

Vor dem Start zu unserer Weltumseglung erneuerten wir die komplette Segelgarderobe. Lediglich der alte Blister blieb erhalten. Nach Gesprächen mit verschiedenen Segelmachern fiel unsere Wahl auf die Segelwerkstatt Stade. Ich kann den Namen hier ruhig nennen, denn wer ein wenig googelt, findet sowieso heraus, aus welcher Quelle unsere Segel stammen. Ich möchte an dieser Stelle deutlich sagen, dass unsere Wahl in keinem Fall als Votum gegen andere Segelmacher zu verstehen ist. Die Entscheidung hätte genauso gut auf einen anderen Hersteller fallen können. Letztlich erfolgte sie aus „persönlichen Gründen“: Im Lauf mehrerer Gespräche hatten wir zueinander gefunden.

Unsere **maßgeblichen Anforderungen** an die Segel waren: Standfestigkeit, Unempfindlichkeit gegen Schamfilen, einfache

Verstärkungen am Schothorn der Fock 2

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Handhabung, Bindereff im Großsegel. Eine hohe Performance war nachrangig. Der Preis spielte zwar auch eine Rolle und trug bei zur Beschränkung auf Horizontalschnitte, war aber nicht die maßgebliche Größe. Im Rahmen mehrerer Gespräche ließen wir uns von den Überlegungen des Segelmachers überzeugen, was zu folgenden Ergebnissen führte:

JUST DO IT unter dem Schwedengroß als Stütz bei Leichtwind im Beagle-Kanal. Gut zu erkennen die Reffstufen. (Foto: Monique Lennarts)

Alle Segel wurden deutlich größer ausgeführt, als vom Konstrukteur vorgesehen. Jens Nickel war aus seiner Erfahrung zum Ergebnis gekommen, dass die meisten Reinkes mit der Originalsegelfläche schlicht untertakelt seien. Dies war ihm besonders bei der Genua und Fock 1 wichtig. Er überzeugte uns auch davon, die Genua als Rollgenua vorzusehen, nicht als Rollreffgenua. Als „Reffs“ sollten schließlich die Stagreiterfocks dienen. Eine reine Rollgenua hat den Vorteil, dass sie ein optimales Profil und damit mehr Vortrieb erlaubt. Sie sollte also ganz ausgerollt oder gar nicht gefahren werden. Ein gereffter Gebrauch unserer Genua bei halbem Wind oder schlimmer noch am Wind hätte das Tuch relativ schnell verzogen. Vor dem Wind war ein gereffter Einsatz dagegen schon mal drin.

Beim Groß bildete das Achterstag die Grenze, welche die gewünschte konvexe Ausstellung des Achterlieks und damit die Segelfläche zum Leidwesen des Segelmachers sehr beschränkte. Auch als Ergebnis der Überzeugungsarbeit von Jens Nickel (der mit seinen Schwärmereien von den südamerikanischen Revieren letztlich unsere Reiseroute beeinflusste), kam ein zweites Großsegel, ein sogenanntes Schwedengroß, an Bord. Darunter ist ein Großsegel für raue, windreiche Reviere zu verstehen. Das Achterliek ist konkav, nicht konvex geschnitten, es verzichtet auf Latten und in unserm Fall war das Unterliek frei fliegend geführt.

Unsere Anforderung an „Lebensdauersegel“ drückt sich in der Wahl von Hydranet für die voraussichtlichen Hauptarbeitssegel Genua und Groß, den durchgängig hohen Tuchgewichten sowie der gesamten Verarbeitung aus. Alle Eck- und Reffholepunkte der Segel waren außerordentlich aufwendig und großflächig verstärkt. Auf der ganzen Reise sind wir keinem Boot begegnet, das vergleichbar solide ausgeführte Verstärkungen besaß. Dagegen wollten wir uns zunächst überhaupt nicht mit den modernen Nähtechniken anfreunden und wünschten klassische Dreifachnähte. Der Fachmann setzte sich aber durch und unsere Segel erhielten 6-Stich-Zickzack-Nähte, teilweise doppelt ausgeführt. Um es vorwegzunehmen, die Nähte haben sich sehr bewährt.

Gut zu erkennen: die 6-Stich-Zickzacknähte, ausnahmsweise mal dreifach ausgeführt. Links im Bild einfache Zickzacknähte.

Die Anforderung an einfache „Handhabung“ mündete dann in folgenden Ergebnissen: Rollgenua (raus – rein, vergleiche oben), Stagreitersegel für das Kutterstag. Hier wäre eine zweite Rollanlage sicher einfacher gewesen, aber wir wollten sicher sein, die kleineren Vorsegel unter allen Bedingungen bergen zu können. Um die Vorschiffsarbeit so unkompliziert wie möglich zu machen, ließen sich alle Vorsegel übereinander anbringen. Frischte es auf, blieb die geborgene Fock 1 angeschlagen und wurde lediglich an die Reling gelascht. Fock 2 wurde darüber angeschlagen. Im nächsten Schritt wurde die Fock 2 an die andere Reling gelascht und darüber die Sturmfock angeschlagen. Alle Stagreiterfocks wurden auf einer Selbstwendeschiene gefahren. Beide Großsegel wurden mit einfachen Bindereffs versehen. Da unser Mast ein ziemlich betagtes Modell mit einer

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

aufgepoppten Schiene war, ließen sich die Großsegel mit keinem der marktgängigen Schlitten- und Rollensysteme ausstatten. Wir beschränkten uns auf schlichte Kunststoffrutscher, die auf der Reise keinerlei Probleme bereiteten.

Um Jens Nickel noch eine Ehre zu erweisen: Er hat sich standhaft geweigert, uns eine Sturmfock 2 zu schneidern. Stattdessen thematisierte Jens mehr das Vorankommen bei wenig Wind. „Wenn es zu heftig bläst, lauft ihr vor Top und Takel ab oder dreht eh bei ..., aber fast alle Segler unterschätzen die Qual bei leichten Winden.“ Da ich, auch geschürt von Wilfried Erdmanns Bericht über seine selbst gestichelte Orkanfock, einen Heidenrespekt vor der Kap Hoorn-Region hatte, setzte ich gegenüber meiner Lebensgefährtin in Buenos Aires noch eine Sturm-Fock 2 durch. Dieses Segel hat seinen Sack bis heute nie verlassen. Rausgeschmissenes Geld – Jens hatte recht.

Simple Kunststoffrutscher, da an unserer Mastnut kein anderes System nutzbar war. Hier der Rutscher bei der obersten, durchgehenden Latte. Einer der wenigen Rutscher, der unterwegs Nacharbeit benötigte, das originale Gurtband war gebrochen.

JUST DO ITS Garderobe

(in Klammern die von vom Konstrukteur Kurt Reinke vorgesehene Segelflächen)

Großsegel	32,5 qm (30,0 qm), Horizontal-Schnitt, Regatta-Dacron Hydra-Net 380 g/qm, 2 Reffreihen, Cunningham, 4 kurze Segellatten, davon die oberste durchgelattet, Shelffoot, einfache Kunststoffrutscher
Schwedengroß	26,0 qm (-- qm), Horizontal-Schnitt, Dacron Touring 400 g/qm, 2 Reffreihen, einfache Kunststoffrutscher
Blister	ca. 90 qm (-- qm), Schnitt Biradial-cross, Spinnakertuch ca. 70g/qm
Genua	63,0 qm (51,0 qm), Horizontal-Schnitt, Regatta-Dacron Hydra-Net 350 g/qm (Rollgenua), aufgenähter UV-Schutz
Fock 1	44,0 qm (33,0 qm), Schnitt Horizontal, Regatta-Dacron High Aspect 390 g/qm, 4 kurze Segellatten, davon die oberste durchgelattet,
Fock 2	25,0 qm (21,0 qm), Schnitt Horizontal, Regatta-Dacron High Aspect 390 g/qm, keine Latten
Sturm-Fock 1	14,0 qm (13,0 qm), Schnitt Horizontal, Dacron Touring 400 g/qm, Leuchtorange, um bei Sturm besser gesehen zu werden
Sturm-Fock 2	7,0 qm, Schnitt Horizontal, Dacron 400 g/qm

Erfahrungen

Wie haben sich die einzelnen Segel bewährt? Wo gab es Schwächen? Was würden wir anders machen? Da wir eifrig Logbuch geschrieben haben, ließ sich recht zuverlässig auswerten, wie oft wir welche Segel gesetzt hatten. Die Fehlerquote bzw. Unzuverlässigkeit in der Ermittlung der jeweiligen Werte dürfte unter plus-minus 5 Prozent liegen, ist also hinreichend genau.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Tab. 1: Segelstandzeiten nach Jahren und Fahrtgebieten

2004	2005	2006	2007	2008	2009		Summen
Lemwerder Gran Canaria	Gran Canaria Buenos Aires	Buenos Aires, Rio Paraná u. Rio Paraguay Ushuaia	Ushiaia Cal-lao	Callao Phuket	Phuket Lemwerder	**Route (von - bis)**	
Nordatlantik	Nord- und Südatlantik	südam. Flüsse, Südatlantik	Feuerland, Patagonien, Südpazifik	Zentralpazifik, Timor-, Arafura-Javasee	Indik, Rotes u. Mittelmeer Nordatlantik	**befahrene Seegebiete**	
3.100 Sm	5.740 Sm	3.770 Sm	4,270 Sm	13.510 Sm	9.940 Sm	**Seemeilen**	
1.005,25	1.910,75	687,00	804,50	4.209,00	2.378,00	**Gesamtsegelstandzeit**	10.994,50 Std.
412,00	878,25	284,25	282,25	1.756,00	731,00	**Segelstandzeit Vorsegel**	4.343,75 Std.
155,50	413,75	82,00	44,25	315,75	401,50	**davon Genua**	1.412,75 Std.
101,50	306,25	115,50	180,50	1.026,00	293,00	**davon SW-Fock**	2.022,75 Std.
84,00	84,25	80,75	49,75	182,50	30,75	**davon Fock2**	512,00 Std.
58,50	26,25	6,00	7,75	41,25	0	**davon Sturmfock**	139,75 Std.
12,50	47,75	0	0	190,50	5,75	**davon Blister**	256,50 Std.
593,25	1032,5	402,75	522,25	2.453,00	1.647,00	**Segelstandzeit Groß**	6.650,75 Std.
593,25	1.032,50	101,75	392,75	2.453,00	1.647,00	**Normalgroß**	6.220,25 Std.
57,50	200,25	20,25	71,50	492,75	285,25	**im 1. Reff**	1.127,50 Std.
178,25	176,50	19,00	193,75	552,75	487,75	**im 2. Reff**	1.608,00 Std.
0	0	301,00	129,50	0	0	**davon Schwedengroß**	430,50 Std.
0	0	70,75	39,50	0	0	**im 1. Reff**	110,25 Std.
0	0	48,25	21,00	0	0	**im 2. Reff**	69,25 Std.
88,25	95,75	55,75	149,75	224,00	834,75	**Stütz** (während d. Motorens)	1.448,25 Std.

Tab. 2: Segelstandzeiten - prozentuale Auswertung

Gesamtsegelstandzeit	**10.994,50 Std.**		**Prozentuale Auswertung**
Segelstandzeit Vorsegel	**4.343,75 Std.**	100,00%	
davon Genua	1.412,75 Std.	32,52%	der Vorsegelstandzeit
davon SW-Fock	2.022,75 Std.	46,57%	der Vorsegelstandzeit
davon Fock2	512,00 Std.	11,79%	der Vorsegelstandzeit
davon Sturmfock	139,75 Std.	3,22%	der Vorsegelstandzeit
davon Blister	256,50 Std.	5,91%	der Vorsegelstandzeit
Segelstandzeit Groß	**6.650,75 Std.**	100,00%	
davon Standardgroß	**6.220,25 Std.**	93,53%	der gesamten Großsegelstandzeit
ungerefft	3.484,75 Std.	52,40%	der gesamten Großsegelstandzeit
im 1. Reff	1.127,50 Std.	16,95%	der gesamten Großsegelstandzeit
im 2. Reff	1.608,00 Std.	24,18%	der gesamten Großsegelstandzeit
davon Schwedengroß	**430,50 Std.**	6,47%	der gesamten Großsegelstandzeit
ungerefft	251,00 Std.	3,77%	der gesamten Großsegelstandzeit
im 1. Reff	110,25 Std.	1,66%	der gesamten Großsegelstandzeit
im 2. Reff	69,25 Std.	1,04%	der gesamten Großsegelstandzeit

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Was fällt beim Blick in die Statisken auf:

- Im Vergleich zu den anderen Jahren niedrige Segelzeiten in 2006 und 2007
- Die Genua wurde deutlich weniger genutzt als die Fock 1.
- Schaut man sich die Werte der einzelnen Jahre an, so wurde die Genua 2004, 2005 und 2009 häufiger gesetzt als die Fock 1, in den anderen Jahren war es umgekehrt. Man muss einen Blick auf die Fahrtgebiete und ihre Charakteristika werfen, um die Ergebnisse zu deuten.
- Der Blister wurde auffallend wenig genutzt.
- Die Nutzung der Fock 2 und der Sturmfock entspricht ungefähr den erwarteten (befürchteten) Anteilen.
- Das Standardgroß war das bei weitem meistgenutzte Segel.
- Erstaunlich ist, dass das 2. Reff des Standardgroß häufiger gesetzt wurde als das 1. Reff.
- Das Schwedengroß wurde mit rund 6,5 % Einsatzzeit nur selten genutzt.
- Beim Schwedengroß entspricht die Nutzung der Reffs eher den erwarteten Verhältnissen, also Reff 1 war häufiger im Gebrauch als Reff 2.
- Ungewollt oft kam die Diesel-Genua zum Einsatz, was sich in den recht hohen Werten ausdrückt, bei denen beide Großsegel als **Stütz** gesetzt waren.

Wie das so ist mit den Statistiken, sie sagen nur die halbe Wahrheit. Daher hier die nötigen Informationen, um die reinen Zahlen ins rechte Licht zu rücken:

- Die Segelstandzeiten korrespondieren zwar annähernd mit den im jeweiligen Jahr zurückgelegten Meilen, doch die Eigenheiten der Reviere beeinflussten ebenfalls die Nutzung. So waren wir in den Jahren 2006 und 2007 oft mit **Motorhilfe** unterwegs. Grund: wenig Segelwind auf den Rios Paraná und Paraguay (Fluss-Strecke = 1.750 Meilen). Viel Gegenwind und Gegenstrom erzwang auch in Feuerland und Patagonien häufigen Maschineneinsatz (1.505 Meilen). Auch in 2008 und 2009 gab es reichlich Motorlaufzeiten: Windarmut in Arafura-, Timor- und Javasee, Indik und Mittelmeer. Nur fällt das angesichts der großen Fahrtleistungen in diesen Jahren weniger auf.
- Zieht man die tatsächlichen Windverhältnisse laut Logbuch heran, müssten die Stunden der **Genua** und der Fock 1 in etwa auf dem gleichen Level liegen. Aufgrund der Probleme, die die Genua bei leichten Winden bereitete (s.u.), haben wir es häufig nicht genutzt, obwohl „Genuawind“ herrschte.
- Der **Blister** hätte gut die dreifache Zeit stehen können, nur scheuten wir oft den mit dem Segel verbunden Aufwand (s.u.).
- Zeitweise haben wir uns bemüht, **Vorwindkursen**, die unser Boot nicht so mag, aus dem Weg zu gehen. So versuchten wir z.B. auf der Strecke Galapagos – Fatu Hiva, den Kurs so nördlich wie möglich zu halten. Das erlaubte uns erstaunlich lange, mit annähernd halbem Wind unter Fock 1 (!), Genua und Groß hohe Etmale zu segeln. Eigentlich eine klassische Strecke für Raumwindsegel.
- Auch muss man berücksichtigen, dass verglichen mit der **Barfußroute** der „Umweg“ um Südamerika den Anteil der Vor-Wind- und Raumwindstrecken in unserer Bilanz reduziert.
- Die Zahlen des normalen Großsegels und des **Schwedengroß** sollte man zueinander in Beziehung setzen, um einige Folgerungen ziehen zu können. Daher will ich bei der Besprechung der einzelnen Segel mit diesem „Exoten“ anfangen.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Bemerkungen zu den Segeln im Einzelnen

Das Schwedengroß

Ungerefft entsprach unser Schwedengroß dem Standardgroß im 1. Reff. Einfach gerefft etwa dem Standardgroß im 2. Reff. Das zweite Reff des Schwedengroß ersetzt in unserm Fall ein Trysegel bzw. das 3. Reff im Standardgroß.

Wir schlugen in Erwartung der kommenden Starkwinde das Schwedengroß in Mar del Plata, Argentinien an. Auf dem Weg gen Süden waren wir dann ziemlich schnell todunglücklich, denn wir stießen auf mäßige Winde, in den gefürchteten Roaring Fourties, sogar auf anhaltende Flauten. Es entwickelte sich ein „gutes Jahr“ mit freundlichen Winden und wir waren mit dem Schwedengroß anfangs arg untertakelt. Etwa die Hälfte der Stunden, die das Schwedengroß in 2006 in den südlichen 40er und 50er-Breiten ungerefft war, waren eigentlich Stunden für ein ungerefftes Normalgroß! Berücksichtigt man nun die Überschneidung der Reffstufen der beiden Großsegel, gab es unter dem Aspekt der Windstärke nur dann einen echten Bedarf für das Schwedengroß, wenn es sich im zweiten Reff befand. Das heißt, der Bedarf des Schwedengroß hätte nur an rund 70 Stunden bestanden. Das sind nicht viel mehr als 1 % der Gesamtzeit, an denen wir ein Groß gesetzt hatten! Aber wie gesagt, wir hatten ein glückliches Jahr!

Es stellt sich damit die Frage nach dem Sinn eines Schwedensegels. Wo liegen die Vor- und Nachteile dieses Konzeptes?

- + leichte, schnelle Handhabung aufgrund der geringeren Segelfläche
- + das 2. Reff ersetzt ein Try, ein Try muss nicht erst angeschlagen werden, keine gesonderte Mastnut für ein Try erforderlich
- + unanfällig und robust, da keine Latten vorhanden
- + man hat ein Reservegroß
- – in der Anschaffung teurer als ein 3. Reff im Normalgroß oder ein Try (beim Try eventuell weitere Kosten für eine zweite Mastschiene, beim 3. Reff Zusatzkosten für die notwendigen Reffbeschläge)
- – das Boot ist bei schwachen Winden untertakelt

Unsere Erfahrungen mit dem Schwedengroß spiegeln sich in den angegebenen Pluspunkten. Sehr beeindruckt waren wir, dass unser Boot mit Sturmfock und Schwedengroß bei 40 bis 45 kn wahrem Wind, in Böen bis 48 kn, problemlos einen guten Am-Wind-Kurs lief (LeMaire-Straße, Welle wegen Landnähe mäßig hoch, Windsteueranlage). Ebenso beeindruckend: JUST DO IT segelte auch unter dem allein gesetzten Schwedengroß, egal ob gerefft oder nicht, und unter dem Steuer des Windpiloten Vor-Wind-Kurse. Wir wählten häufig die Taktik, nur unter Groß zu segeln, da wir vor dem Wind stets Probleme mit dem Stand der Vorsegel hatten. Das hatte den Vorteil, dass wir nur reffen oder ausreffen mussten. Wären wir stattdessen mit einem Vorsegel gefahren, hätte dies jedes Mal das Setzen bzw. Bergen eines Segels bedeutet. Da das Schwedengroß keine Latten besitzt, gestaltete sich das Reffen bzw. Ausreffen recht problemlos. Wir änderten niemals den Kurs zum Wind, sondern „würgten“ das Segel langsam mit der Winsch hoch. Das geht auch platt vor dem Wind ganz problemlos, wenn man mit etwas Geduld die Momente abwartet, an denen die Schaukelei den Winddruck auf das Segel reduziert. Genauso einfach war das Reffen. Mit gelöstem Fall schaukelte sich das Segel Stück für Stück nach unten.

Ansonsten gibt es zu dem Segel nichts Bemerkenswertes zu berichten. Keine Probleme, kein nennenswerter Verschleiß. Das Segel kann ohne weitere Aufarbeitung auf die nächste Weltreise gehen.

Unser Fazit zum Schwedensegel fällt dennoch ambivalent aus. Wer eine Runde im Dunstkreis der Barfußroute anstrebt, kann gut darauf verzichten. Ist ein Besuch bei Kap Hoorn vorgesehen (von Ost nach West) mit anschließendem Trip durch Patagonien in Süd-Nordrichtung, ist man mit einem gut ausgelegten dritten Reff im Normalgroß sicher ausreichend bedient. Sinnvoll wäre ein Schwedengroß dagegen, wenn man Patagonien von Nord nach Süd bereist. In diesem Fall hat man den Wind mit sich und kann die ganze Strecke segeln,

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

während man im umgekehrten Fall weitgehend gegen Wind und Strom ankämpft, als „Normalsegler“ also unvermeidlich viel motoren wird. Nur wenige Boote haben die Strecke nach Norden in hartnäckiger Kreuz ausschließlich unter Segeln zurückgelegt. Nachdenken über ein Schwedengroß lohnt sich natürlich auch, wenn man Kap Hoorn und das Kap der Guten Hoffnung mitnehmen will, also zweimal durch rauere Gegenden gondelt. Welche Gegenden man auch immer bereisen möchte, gerade im Hinblick auf ein Schwedengroß lohnt sich im Vorfeld einer Reise der Blick auf die Monatskarten und das Einholen verlässlicher Berichte von Seglern, die in den jeweiligen Revieren unterwegs waren.

Das Groß gegen Ende der Reise. Deutlich zu sehen, wie es sich vor dem Wind gegen Saling und Wanten legt. Auch zu sehen Flicken und Doppelungen an beanspruchten Stellen

<u>Das Standardgroß</u>

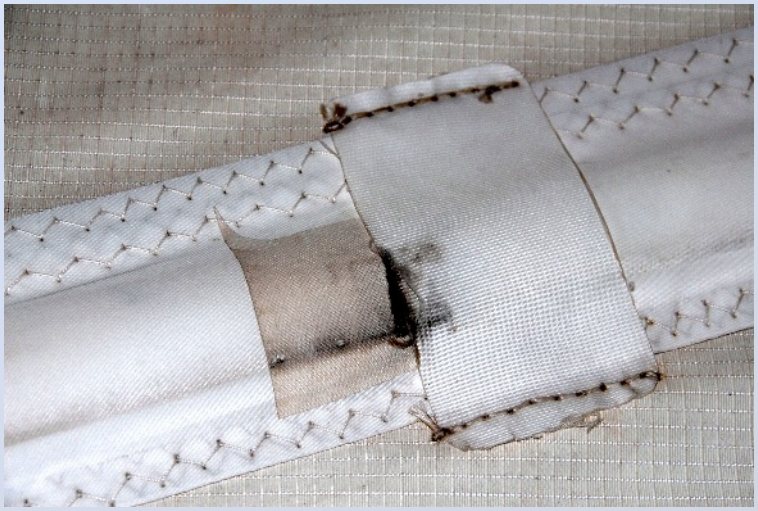
... hat doch sichtlich an Form und Substanz verloren, das ehemals steife Tuch ist mittlerweile recht weich geworden. Das ist allerdings nicht verwunderlich, wurde es geschunden wie kein anderes Segel. Es stand gerefft oder ungerefft mehr als dreimal so viele Stunden wie das meistgenutzte Vorsegel, die Fock 1. Entsprechend stark war es der UV-Strahlung ausgesetzt. Mehr als jedes andere Segel musste es bei den einzelnen Manövern flattern und schlagen. Es wurde beim Reffen und Ausreffen an Salingen und Wanten hoch- und runtergewürgt, und beim Wegnehmen oft ohne Rücksicht geknautscht und in enge Falten gezwungen. Auf den Kursen mit raumen und achterlichen Winden schamfilte es an Saling und Wanten. Im Top musste sich das leicht ausgestellte Segel samt Latte bei jeder Wende und jeder Halse am Achterstag vorbeiquetschen. Dennoch hat es die gesamte Reise ohne schwerwiegende Schäden überstanden. Keine aufreißende Naht, kein Riss im Segeltuch, keine Probleme im Bereich der Verstärkungen an Segelkopf und –hals sowie Schothorn. Auch die Verstärkungen an den Reffpunkten zeigten keine Schwächen. Alles, was an Schäden auftrat, ist als normaler Verschleiß zu bewerten. Der trat schwerpunktmäßig an Vor- und Achterliek sowie den Lattentaschen auf. Hier musste öfter nachgenäht werden. Relativ früh scheuerten die Nähte im Bereich der Unterwanten durch. Sie öffneten sich allerdings nie über die Schadstelle hinaus, was sehr für die gewählte Art der Nähte spricht. Wir behalfen uns damit, den Bereich, an dem das Groß ungerefft am achteren Unterwant anlag, beidseitig mit einem Segeltuchstreifen zu doppeln und hatten von da an keine Probleme mehr. Bei Reff 1 haben wir das Groß nur noch punktuell verstärkt, bei Reff 2 erübrigte sich der zusätzliche Schutz.

Der nachträglich aufgebrachte Schamfilschutz auf dem Groß. Die richtige Position ließ sich problemlos festlegen, da sich die Unterwanten bereits deutlich auf dem Segel abgezeichnet hatten. Das Foto wurde nach der Reise aufgenommen, die Strapazen, denen das Segel ausgesetzt war, sind unübersehbar.

Sehr angetan waren wir von der Standfestigkeit des Hydranet-Gewebes. Erst gegen Ende der Reise traten im Tuch an vielbelasteten Knickstellen kleine Löcher auf, die sich aber nie vergrößerten. Drei vertikale Schnitte im oberen Drittel des Segels, deren Ursache wir nie ermitteln konnten, zeigten sich ebenfalls unproblematisch: Das Tuch riss nicht weiter ein. Lange hielt das Segel sein Profil, aber gegen Ende der Reise

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

wurde doch deutlich, dass es sich seinem Lebensende nähert. Es bildete einen vertikal verlaufenden Knick im Profil, der sich von Lattentasche zu Lattentasche zog und das achtere Viertel des Segels neigte dazu, nach Lee auszuwehen. Das Achterliek neigte im Top zum Flattern.



Lattentaschen müssen „gewartet“ werden. Hier an einer Stelle bereits die dritte „Reparatur“. Zu sehen eine großflächige Dopplung mit doppelter Zickzack-Naht, von einem Segelmacher ausgeführt, ein selbstklebender Flicken und als drittes ein stärker Flicken, selbst

Überrascht haben uns die einfachen Kunststoffrutscher. Lediglich drei Rutscher des Normalgroß sind im Lauf der Reise gebrochen, an nur zwei Rutschern mussten wir die Befestigungsbänder erneuern. Die Mastnut schmierten wir gelegentlich mit Vaseline, später mit Ballistol. Bis zuletzt bewegten sich die Rutscher mühelos. Noch heute fällt das Groß ohne Probleme bis zum Baum herunter, sobald man das Fall freigibt. Letztlich haben wir ein rollengelagertes System nicht vermisst. Keine der Latten ist gebrochen!

In beiden Großsegeln fuhren wir zur Schonung des Segels die längste Zeit keine Reffbändsel. Das steife Tuch der geborgenen Segelfläche flatterte im gerefften Zustand kaum, es musste meist nicht weiter beigebändselt werden. Im seltenen Bedarfsfall haben wir schnell ein Bändsel durchgezogen. Erst gegen Ende der Fahrt habe ich wegen des nun weichen Tuchs die beiden achteren Reffbändsel des ersten Reffs im Normalgroß ständig eingeknotet. Alle anderen Bändsel haben wir bis zuletzt kaum benötigt.

Fazit: Wir waren mit dem Normalgroß rundum zufrieden. Es übertraf bei weitem unsere Erwartungen hinsichtlich der Lebensdauer. Dass es nun sein Lebensende erreicht hat, ist nicht zu beanstanden. Man stelle sich vor, wie viel Jahre das Segel in heimischen Gefilden überlebt hätte. Die einzige Kleinigkeit, die wir ändern würden, bestände aus einer geringfügig geringeren Ausstellung im Top des Segels. Ich weiß, Jens Nickel schlägt nun die Hände über dem Kopf zusammen, aber uns hat es doch immer gestört, wenn sich die oberste Latte bei schwachem Wind eben nicht am Achterstag vorbeidrücken wollte.

Der Blister

Es ließ sich nie ermitteln, wer unseren Blister hergestellt hat. Damit ist uns auch dessen Fläche unbekannt. Wie oben bereits geschrieben, wir hätten den Blister weitaus häufiger nutzen können. Aufgrund seiner extremen Ausmaße fuhren wir ihn meistens an einem unangenehm schweren Teleskop-baum. Die Arbeit mit diesem Prügel kostete stets Überwindung und ihr war es auch geschuldet, dass wir den Blister so selten setzten. Erst mal oben, bedeutete der Blister angenehmes, ruhiges Segeln, kein nennens-wertes Geigen und Rollen auf den Passat-strecken. Konsequenterweise setzten wir ihn also nur ein, wenn wir davon ausgehen konnten, dass er lange stehen würde. Wenn

Es kostete uns immer Überwindung, den Blister zu setzen. Doch wenn er erst mal stand, segelten wir ihn so lange es ging. Natürlich auch nachts.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

der Wind mitspielte auch rund um die Uhr. Nachdem ich mir eine brauchbare Routine für die Handhabung des ungeliebten Baums ausgetüftelt hatte, segelte ich den Blister auch einhand, bei den ruhigen Bedingungen der Timor- und Arafurasee auch nachts.

Mit Hilfe des Bergeschlauchs war das Setzen und Bergen des Segels normalerweise kein Problem. Nur in einem bitterbösen Squall ging nichts mehr. Der Bergeschlauch rührte sich unter dem Winddruck keinen Millimeter abwärts, so sehr ich auch daran zerrte. Wir ließen das Segel schließlich auswehen und auf das Wasser sinken, um es zu bergen. Und wunderten uns, dass es zuvor nicht aus den Lieken geflogen war. Auch sonst wunderten wir uns über seine Leidensfähigkeit. Vielleicht lag es an dem altertümlichen, heute nicht mehr gebräuchlichen Tuch, das sich durch eine relativ große Elastizität auszeichnete.

Oft hörten wir ein seltsames Vorurteil: Ein Blister sei als Vorwind-Segel nicht geeignet. Natürlich ist ein Blister nicht als reines Vorwind-Segel konzipiert, aber genauso natürlich lässt er sich vor dem Wind nutzen. Wir segeln ihn auch „Schmetterling“ platt vorm Laken.

Da ich den Blister wie das Schwedengroß zu den diskussionswürdigen Segeln zähle, kurz ein paar Pros und Cons.

- \+ effektives Leichtwindsegel, das von moderaten Am-Wind-Kursen an bis vor dem Wind eingesetzt werden kann
- \+ sorgt für ein ruhiges Boot auf raumen und Vorwind-Kursen
- \+ mit einem Bergeschlauch einfach zu setzen und zu bergen
- \+ unkritischer und einfacher für eine kleine Crew zu segeln als ein Spi
- \+ relativ preiswert im Vergleich zu Parasail o.ähnlichen Segeln
- – benötigt auf einem Teil der Kurse zum Wind einen recht langen Baum
- – was die Handhabung dann nicht ganz einfach macht

Da wir ihn im Bestand hatten, haben wir ihn weiter genutzt - er hat die Reise mit nur geringen Verschleißspuren überstanden – doch bei einer Grunderneuerung der Garderobe würden wir auf einen Blister in der aktuellen Größe verzichten. Stattdessen fiele die Entscheidung wohl zwischen für ein Flügelsegel Parasailor, Paraspi (oder einem vergleichbaren Segel), zwar teurer, aber ohne Baum nutzbar, oder einem etwas kleineren Reacher oder Gennaker auf einer wegnehmbaren, leichten Rollanlage.

Die Genua

... war tapfer bei der Arbeit, aber letztlich zu groß und zu schwer. Vor allem bei leichtem Wind jedoch noch ausgeprägter Altwelle oder starker Dünung wollte der große Lappen einfach nicht stehen. Da half auf raumen Kursen auch der Baum nicht. (Was wir allerdings nie ausprobierten: unseren schweren Teleskop-Baum zwischen den Wanten auszubringen oder die Genua über die Großbaumnock zu schoten.) Damit war die Nutzbarkeit des Segels leider eingeschränkt. Vor dem Wind mussten wir beim Schmetterling häufig auf die Fock 1 zurückgreifen. Sie stand bedeutend besser - auch als die versuchsweise teilgereffte Genua. Das frustrierte uns jedes Mal, wenn eigentlich Genuawind herrschte.

Dafür erwiesen sich die 63 qm bei etwas mehr Wind schnell als zu groß. Uns fehlte in der Praxis ein Vorsegel für den Bereich zwischen 15 und 20 kn Wind, für den die Fock 1 noch zu klein war.

JDI nach der großen Reise mit der verkleinerten Genua. Das Segel war um das mitgenommene Achter- und Unterliek gekürzt und mit einem neuen UV-Schutz versehen, und es tat immer noch seine PPflicht.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Wir hielten uns an die Vorgaben des Segelmachers und refften die Genua nur sehr, sehr selten und nur vor dem Wind. Sie dankte es trotz der ansehnlichen Standzeit mit einem noch recht brauchbar erhaltenem Profil. Relativ früh neigte allerdings das Achterliek zur Krallenbildung und im oberen Drittel zum Flattern, das sich mit zunehmender Reisedauer immer schwerer abstellen ließ. Schließlich ignorierten wir es. Erstaunlich, dass das Achterliek diese Tortur schadlos überlebte. Ansonsten entspricht der Verschleiß der Nutzungsdauer. Am meisten erstaunte uns, dass die Nähte der Genua die Reise problemlos überstanden. Um Tuch und Nähte zu schonen, schlugen wir das Segel ab, wenn wir längere Zeit an einem Ort verbrachten. Mit dem Ende der Reise war auch das Ende des aufgenähten UV-Schutzes erreicht. Nach mehr als fünf Jahren in teilweise recht UV-intensiven Gegenden kann man kaum mehr verlangen.

Die Curry-Klemmen für die Liekleinen haben sich nicht bewährt. Besser, die Segel bieten eine Möglichkeit, die Leinen mit einem Knoten zu sichern (s.u.).

Da Zustand und Profil der Genua noch ein paar Jahre in hiesigen Revieren zulassen, haben wir sie verkleinern und mit einem neuen UV-Schutz versehen lassen. Erste Probeschläge mit der neuen, alten Genua zeigten, dass sie nun auf raumen und Vor-Wind-Kursen wesentlich besser steht.

Fazit: Mit den Erfahrungen der Reise würden wir eine kleinere Genua von 53 – 55 qm bevorzugen, um sie bis gut 20 kn scheinbaren Wind segeln zu können. Das Tuchgewicht dürfte in diesem Fall gleich bleiben. Für eine Genua in der Größe, wie wir sie in den vergangenen Jahren segelten, würden wir uns heute etwas leichteres Tuch wünschen, in der Hoffnung, dass sie damit bei leichten Winden und Schwell besser steht.

<u>Die Fock 1</u>

Die Fock 1 nimmt die zweite Stelle unter den Arbeitspferden ein. Oft genutzt, geborgen, wieder gesetzt, über das gesandete Vordeck geschleift, drauf getreten und nicht zuletzt bei üblen Bedingungen irgendwie an die Reling geknautscht. Sie hatte also sehr zu leiden. Es ist nicht verwunderlich, dass sie entsprechend reagierte. Vor allem das sehr tief geschnittene Unterliek musste wiederholt nachgearbeitet werden, da es am meisten litt. Besonders zu beobachtenden war der Bereich, an dem das Unterliek meist auf der Reling auflag und schamfilte. Ansonsten hielt sich der Verschleiß, gemessen an der Nutzungsdauer und Quälerei in Grenzen. Alle Lieken zeigten irgendwann Verschleißspuren und öffneten sich mal hier, mal da, aber das ließ sich stets mit ein wenig Segeltuch, Garn und Nadel beheben. Unser Deck mit seiner Sandpapieroberfläche verursachte mit der Zeit eine ansehnliche Anzahl kleiner Löcher, vor allem in den unteren Bahnen des Segels, die sich durchweg gutmütig verhielten. Es kam nie dazu, dass das Tuch von den Schadstellen aus weiter aufriss. Nadel und Faden waren wieder gefragt.

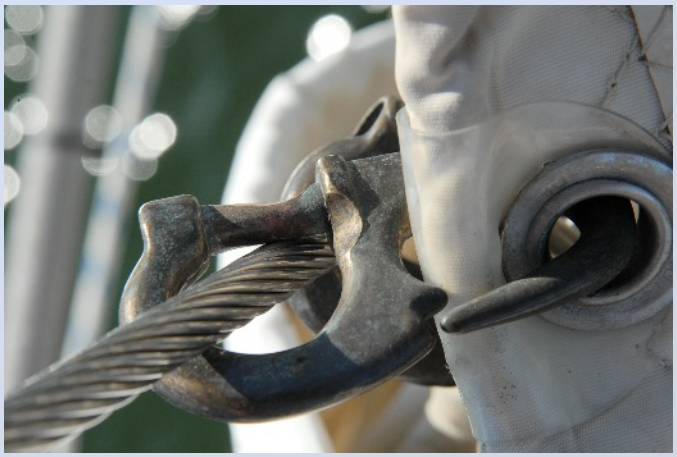
Sehr wenig Verschleiß gab es bei den Stagreitern. Lediglich der oberste Stagreiter zeigt starken, aber noch unkritischen Materialverlust, bei allen anderen muss man schon genau hinsehen. Die mitgeführten Ersatz-Stagreiter kamen nie zum Einsatz. Und trotz mangelhafter Pflege – da

Der Kunststoffbeschlag für die durchgehende Lattentasche an Fock1. Die Originalverschraubungen mussten wir aufbohren. Auf dem Foto sind die Schäfte der Ersatzschrauben (Maschinenschrauben) noch ungekürzt. Der Beschlag musste geöffnet werden, um das an Lattentasche und Vorliek gebrochene Segeltuch zu doppeln.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

waren wir etwas nachlässig - ließen sie sich die Stagreiter bis zuletzt noch gut handhaben.

Unterwegs wünschten wir uns allerdings einen anderen Schließmechanismus für das Kunststoffelement an der durchgehenden Lattentasche. Sie bestand aus Schraubverbindungen, deren Muttern per Körnung gesichert wurden. Die ließen sich leider nicht zerstörungsfrei öffnen, als es notwendig wurde.



Der oberste Stagreiter der Fock 1. Verschleiß an Bolzen und Auge. Es blieb der einzige Stagreiter, der deutlichen Verschleiß zeigte.

Wenig genutzt haben wir die durch den Lochbeschlag am Schothorn gegebene Möglichkeit, den Einpickpunkt der Schot zu ändern. Das mag damit zusammenhängen, dass der Wind auf den meisten Passagen meist raum oder achtern einfiel und wenig Änderung erforderte. Doch in Wahrheit war es wohl mehr unsere Bequemlichkeit ...

Fazit: Auch dieses Segel überzeugte durch unerwartete Robustheit. Obwohl es heute nicht mehr ganz die alte Leistung bringen kann, war der Stand trotz der vielen gesegelten Meilen noch so gut, dass es sich lohnte, die Lieken neu zu fassen und einige großflächige Flicken aufzubringen. Wir werden es wohl noch ein paar Jahre im heimischen Revier segeln können.

Wenig genutzt: das Lochblech am Schothorn der Fock 1

Die Fock 2

... tat auf allen Kursen unauffällig ihre Arbeit, wann immer sie gefordert waren. Da sie oberhalb der Fock 1 angeschlagen wurde, saß ihr Unterliek recht hoch und es kam kaum zu Schamfilproblemen an der Reling. Nur vereinzelt gab es auf der Reise mal eine kleine Stelle, die zu flicken war. Die Fock 2 ist nach wie vor in gutem Zustand und kann zweifellos noch einmal auf die gleiche Strecke gehen. Die Stagreiter zeigen keine nennenswerten Verschleißspuren, brauchten am Ende der Reise nur etwas Pflege, danach funktionierten sie wie neu.

Die Sturmfock

Dieses Segel wollten wir eigentlich nie einsetzen. Wer wünscht sich schon Sturm? Aber es kommt dann doch immer mal wieder der Zeitpunkt, an dem es nicht anders geht. Der Segelmacher hatte unbedingt auf der Größe von 14 qm bestanden, damit das Segel dem Boot auch unter Starkwindbedingungen noch gute Am-Wind-Eigenschaften geben kann. Wir konnten uns das nicht richtig vorstellen. Wenn es so richtig kachelt noch gegenan gehen? Als wir dann wirklich vor der Situation standen, und uns in der LeMaire-Straße durchbeißen mussten, waren wir ihm sehr dankbar. Wir kamen mit unserem Twin-Kieler zwar nicht so hoch an den Wind wie eine parallel segelnde, ehemalige Regattayacht mit

Ungern genutzt – wer wünscht sich schon Sturm? – aber dann stets mit überzeugender Leistung aktiv: die Sturmfock.

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

klassischen IOR-Linien, liefen dafür deutlich mehr Fahrt. Im Nachhinein gesagt, ein Supersegel, fast schade, dass es nicht öfter zum Einsatz kam. Aufgrund der seltenen Nutzungszeit ist das Segel nach der fünfjährigen Reise fast noch neuwertig.

Noch ein paar abschließende Bemerkungen

Wir liebäugelten vor der Reise, mit dem Gedanken, zwei Rollanlagen zu riggen. Vorne eine Rollgenua und am Kutterstag eine reffbar ausgelegte Rollfock. Der Umstand, dass man ein Stagreitersegel immer irgendwie runter bekommt, und der zu erwartende bessere Stand der Stagreitersegel auf Kreuzkursen waren letztlich die ausschlaggebenden Aspekte für die Entscheidung, keine zweite Rollanlage zu installieren. Auf der Passage von den Kanaren zu den Kapverden rollte sich die Genua bei Starkwind selbsttätig aus, die Wickelleine hatte sich gelöst, und das Segel bildete eine wunderbare Eieruhr. Es gab kein vor und kein zurück mehr. Glücklicherweise ließ sich das Segel noch in der Nut bewegen und wir konnten es schrittweise bergen, auch wenn es dabei zunächst zum größten Teil ins Wasser geriet. Unmöglich war es dagegen, das Segel bei den herrschenden Seegangsbedingungen wieder anzuschlagen. Ein ähnliches Missgeschick passierte mir jüngst auf einer Einhandpassage nach Helgoland. Die gerade ausgerollte Genua kam von oben, da die Fallklemme versagte. An sich kein Problem. Aber bei der gerade herrschenden Schaukelwelle gelang es mir nicht, die Genua wieder zu setzen. Beide Vorfälle gaben mir zu denken. Solange meine Körperkräfte die Vorschiffsarbeit zulassen, werde ich, Martin, wohl eher für Stagreitersegel am zweiten Stag plädieren.

Aus ähnlichen Überlegungen heraus verzichteten wir auf eine Rollanlage für die Großsegel und haben dies auch nie bereut. Auch einhand war der Umgang mit den konventionellen Großsegeln kein Problem. Doch auch hier gilt, mit nachlassender Körperkraft ... Allerdings fiele unsere Wahl, wenn es soweit sein sollte wohl eher auf eine Rollanlage im Baum, an die man stets gut herankommt.

In der Rückschau muss man sagen, dass die heutigen, hochwertigen Materialien, richtig angewendet und solide verarbeitet, die Fertigung robuster und haltbarer Segel ermöglichen, die dem Boot zugleich gute Fahrtleistungen erlauben. Wir waren jedenfalls mit der Qualität und Leistung unserer Segel bis zuletzt mehr als zufrieden. Und nachdem wir in Thailand sahen, dass auf dem einen oder anderen Boot nach etwa der gleichen Reisestrecke schon einzelne Segel ersetzt werden mussten, hatte sich in unseren Augen auch der höhere Anschaffungspreis bezahlt gemacht.

Ein unter Fahrtenseglern oft diskutierter Nachteil tief geschnittener Vorsegel ist die sehr eingeschränkte Sicht nach vorn. Unsere große Genua und auch die sehr große Fock1 machten da keine Ausnahme. Wir haben das aber selten als wirklich unangenehm empfunden, da wir meist nur etwas länger am Unterliek des Segels vorbeipeilen musste. Der Schaukelei im Seegang ermöglichte oft genug die Sicht unter dem Segel hindurch. Und wenn es sehr ruhig war, spazierten wir sowieso gerne mal aufs Vordeck.

Bremen, im Mai 2010
Inhaltlich geringfügig redigiert Larmor Plage (Lorient) Februar 2021

Martin Birkhoff

Für Segel und Rigg oft schlimmer als Sturm – die Flaute. Hier sehr deutlich zu erkennen: die großformatigen Verstärkungen des Großsegels

© für Texte und Bilder bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff