



„Peregrines“ Low-Tech-Segel

Ein Greifswalder Segelmacher sorgt mit seinem modernen Dschunken-Rigg für Aufmerksamkeit.

Ort des Geschehens: Hanse Sail Traditionsregatta vor Warnemünde. Vielleicht wunderten sich die Crews der Traditionssegler auf der Wettfahrt über ein Boot mit Dschunken-Rigg, wie einst die europäischen Entdecker-Kapitäne mit ihren Karavellen und Galeonen bei der ersten Begegnung mit Dschunken an Asiens Küsten. Die Schiffe mit den Dschunken-Riggs segelten laut Aufzeichnungen den Europäern einfach davon. So machte es auch die jetzt „moderne“ Ostseedschunke „Peregrine“ des Greifswalder Segelmachers Sebastian Hentschel. Er zeigte den Traditionsschiffen das Heck und wurde Regattasiieger.

„Wir waren leider nur drei Personen an Bord und die Manöver waren dementsprechend anstrengend. Aber der Schwachwind kam uns entgegen“, freute sich Skipper Hentschel über den Sieg und er hofft, den einen oder anderen Eigner neugierig gemacht zu haben auf das moderne Dschunken Rigg seiner Segelmacherei, Tuchwerkstatt in Greifswald.

Seine von ihm selbst gebaute 11,30 Meter lange Yacht, Nachbau eines hochseetüchtigen Fischerbootes, wie sie noch bis 1905 unter der Bezeichnung Loch Fyne Skiff gebaut wurden, hatte er von Anfang an mit dem Dschunken-Rigg bestückt und schon viele weite Reisen bis zur norwegischen Küste unternommen.

Die Pläne für den Bau von „Peregrine“ stammen laut Hentschel aus einer älteren Ausgabe des inzwischen eingestellten englischen Bootsmagazins „The Boatman“ und wurden von Mike Smylie, dem Eigner eines erhaltenen Skiffs dieser Größe, veröffentlicht.

Das Rigg mit dem freistehenden, 14 Meter hohen Mast aus Douglas mit einem Gewicht von 300 Kilogramm und einer Segelfläche von 84 Quadratmetern entwarf der Norweger Victor Winterthung.

Das von der Autorin Annie Hill in den 1980er Jahren geschriebene Buch „Voyaging on small in-

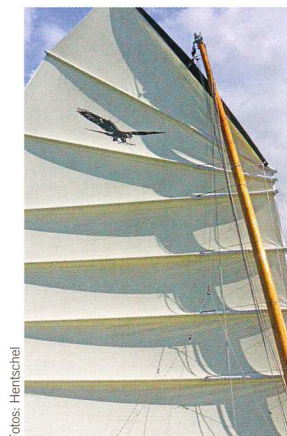
come“ war für Sebastian Hentschel so etwas wie ein Leitfaden auf dem Weg zum Dschunken-Rigg.

Bis die jetzige, ausgereifte Form, die Sebastian Hentschel als „Low-Tech-Segel“ bezeichnet, gefunden wurde, gab es verschiedene Experimente. Heute fasst der Segelmacher die Vorteile des modernen Dschunken-Riggs in sieben Punkten zusammen: ■ leicht und single-hand zu bedienen ■ sehr schnell und sicher vom Cockpit aus zu reffen ■ viel Segelfläche für wenig Wind ■ effektives Segel mit viel Fläche im Topbereich ■ kommt ohne High-Tech-Materialien aus ■ extrem effektiv auf Raumwindkursen und mit achterlichem Wind ■ Profilierung für gute Höhe am Wind.

Kein Wunder, dass die Zahl der Dschunken-Riggs auch auf der Ostsee langsam wächst. Einige Eigner, die eine

Umrüstung umsetzen oder die von Anfang an auf das Rigg mit dem asiatischen Hintergrund setzten, hatten vermutlich auch die Geschichte des Folkebootes „Jester“ des englischen Oberleutnants H.G. Hassler gelesen. Hassler beteiligte sich 1960 mit seinem Folkeboot mit Dschunken-Rigg an der legendären ersten Einhand-Transatlantikregatta von Cowes nach New York. Unter den Startern gab es ein zweites Folkeboot, aber mit üblicher Hochtakelung. Die 3.000 Seemeilen segelte die dschunkengetakelte „Jester“ in 48 Tagen und 12 Stunden. Der Ire Valentin Howells mit seinem Standard-Folkeboot brauchte 54 Tage.

Schottisches Fischerboot mit chinesischem Rigg:
Die außergewöhnliche Verbindung ergibt eine schnelle und einfach zu bedienende Fahrtenyacht – auch für lange Törns.



Fotos: Hentschel

