Fragen zur seemännischen Handhabung von Lateinersegeln

Ein Ergänzungsbeitrag

Harald Göhren, Reinbeck

Angeregt durch einen Aufsatz von Peter Gerhard über portugiesische Karavellen im Logbuch Heft 1, 2002 haben sich mehrere Autoren in Folgeheften mit den mediterranen Lateinersegeln und ihrer Handhabung befaßt:

- ***Ergänzungen zu portugiesischen Karavellen*, J. M. Broser, Heft 2/2002**
- ***Segeltechnik bei lateinerbesegelten Fahrzeugen*, H. J. Nickel, Heft 4/2002**
- ***Am und vor dem Wind*, H. Ostermann, Heft 4/2003**

Durch Literaturzitate und zahlreiche Grafiken erhält der Leser eine Vorstellung von deren ungewöhnlichen Segeltechnik. Wer sich damit näher befaßt oder als Modellbauer Konstruktions- oder Takelvorgaben in den Aufsätzen sucht, wird feststellen, daß auch mit den interessanten Beiträgen noch Fragen dieses Themas unbeantwortet bleiben. Der Verfasser, dem es beim Bau einer Schebekke und einer indischen Dau erstmals begegnet ist, hat in der Literatur weitere Hinweise hierzu gefunden bzw. Schlußfolgerungen gezogen, die im folgenden zur Ergänzung der o. a. Logbuchaufsätze behandelt werden.

Lateinsegler haben eine unsymmetrische Segellage. Die Rah oder Rute liegt entweder auf der Steuerbord- oder auf der Backbordseite am Mast. Das große, im Wind bauchige Dreiecksegel (Lateinersegel) wird in seiner aerodynamischen Wirkung eingeschränkt, wenn es auf der Luvseite geführt wird und gegen den Mast drückt. Seine volle Wirkung entfaltet es auf der Leeseite. In den zahlreich vorhandenen zeitgenössischen Gemälden und Grafiken findet man daher fast immer diese Segellage dargestellt. Das Titelblatt des LOGBUCHs 4/2003, entnommen aus dem Beitrag von H. Ostermann, ist ein eindrucksvolles Beispiel. Um diese Segelstellung beim Kreuzen zu behalten, muß die Rah umgeschiftet werden, wenn das Fahrzeug durch den Wind geht. Das hierbei bevorzugte Manöver ist die Halse, wie sie in verschiedenen Quellen beschrieben wird. Vereinfacht läuft sie wie folgt ab: Bei achterlichem Wind wird die untere Rahnock mit der Halstalje an den Mast gezogen bis die Rah senkrecht steht. Das Rack wird gelockert, und die Rah mit auswehendem oder beschlagenem Segel kann auf die Leeseite umschwenken. Das Manöver mit allen erforderlichen Bedienungen des stehenden und laufenden Gutes ist in der Praxis schwierig und zeitaufwendig und erfordert eine ausreichende Bemannung. Auf eine weitergehende Erläuterung kann hier verzichtet werden, da H. J. Nickel in Heft 4/2002 des LOGBUCHs eine ausgezeichnete und auf zeitgenössische Quellen gestützte Beschreibung geliefert hat. Verwiesen sei ferner auf ein neues italienisches Buch – *Vele Italiane* – [2], in dem die Halse eines Lateinseglers (la strambata) ausführlich und mit Zeichnungen der einzelnen Manöversituationen dargestellt ist, ferner auf Beschreibungen bei Landström [6] sowie W. zu Mondfeld [7].

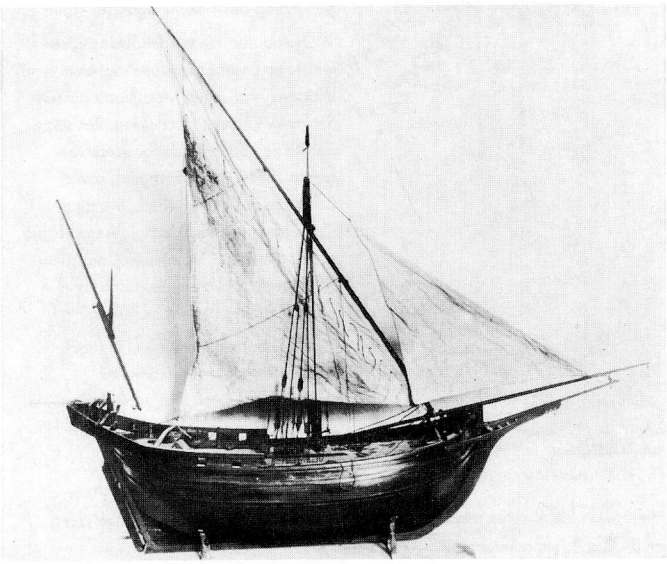

Abb. 1: Modell einer albanischen Tartane im Marinemuseum Paris, aus [6].

Wenn auf diese Weise mit Halsen gekreuzt oder bei achterlichem Wind mit quergebrasster Rah gesegelt wird, muß diese **über den Wanten** geführt werden. Daher sind in der Regel Segler mit Lateinerrigg in zeitgenössischen Abbildungen auch so getakelt (siehe Abbildungen in den oben zitierten Logbuchbeiträgen). Bei Museumsmodellen hängen Rah und Segel aber fast ausnahmslos **unter den Wanten**. Ein gutes Beispiel dafür ist Abb. 1, das Modell einer Tartane von 1810 aus dem Marinemuseum in Paris. Auch Modellbaupläne sehen diese Takelung vor. Eine Frage, die sich somit vor allem dem Modellbauer stellt: Ist es falsch oder zumindest untypisch, bei Lateinermodellen die Segel unter den Wanten anzuordnen? Die Frage ist zu verneinen, wie unten noch gezeigt wird.

Zunächst sei aber noch ein anderer, in den oben zitierten Beiträgen nicht beachteter Punkt behandelt: Wenn die Rah – wie beschrieben – unter Senkrechtstellung vor dem Mast umgeschiftet wird, muß ihr vorderer, vor den Mast ragender Teil kurz genug sein um frei über das Deck gehen zu können. Bereits nach Augenschein erscheint das bei manchen Abbildungen in der Literatur oder manchen Modellen fraglich, auch wenn man beachtet, daß die Rah vor dem Manöver bis unter das Scheibgatt aufgeheißt wird. Deutlich zu lang für das Manöver einer Halse nach obiger Beschreibung sind die Rahen am Großmast auf den Abbildungen 9 und 10 bei Gerhard, bei den von Bro-