

Shark - der gezähmte Hai

Etwa 250 Sharks segeln zur Zeit auf bundesdeutschen Revieren. Davon haben sich über die Hälfte der Klassenvereinigung angeschlossen. Was die günstigen Boote mit dem Hai im Segel so attraktiv macht, ist über den Preis hinaus ihre Individualität und ihre Eignung für Binnen- wie auch für Küstenreviere. Seit 1972, als der „friedliche“ Hai anfang, sich in Deutschland einen Namen zu machen, ist das Interesse nach den schlanken Booten immer größer geworden. Auch heute erfreut sich der Shark noch steigender Beliebtheit. Neben dem Bodensee im Süden und der Schlei im hohen Norden gehören der Rhein, der Dümmer, der Forggensee und der Edersee zu den typischen Shark-Revieren.

Stellen Sie sich einmal folgendes vor: Ein ganz normaler, serienmäßiger VW-Käfer tritt in einem Autorennen von nationaler Bedeutung gegen aufwendig gebaute Spezialkonstruktionen an – und gewinnt gegen die gesamte Konkurrenz, mit großem Vorsprung.

Vor ein paar Jahren ist genau dies geschehen, allerdings auf dem Wasser und mit Regattayachten. Die Rolle des VW-Käfers nahm dabei ein kleiner, billiger und seit vielen Jahren bewährter Küstenkreuzer vom Typ Shark ein. Die Konkurrenz: teure Spezialkonstruktionen der Viertel- und Halbtonner-Klasse; das Rennen: die Regatta Rund Helgoland.

Es wehte an jenem Pfingstsonntag 1972 mit etwa 5 bis 6 Windstärken, die eine für die Nordsee typische, hochgehende See erzeugten. Zum Glück für den Shark drehte der Wind bereits auf der Startkreuz so weit, daß die erste Wendemarke schon mit geschrückten Schoten angefahren werden konnte. Es folgten lediglich Halbwind-, Raum- und Vormwindkurse – gerade das richtige für den Shark.

Der große Sieger des Tages hieß G 2 „Shark von Perversien“, Steuermann Michael Schmidt. Respektvoll amüsiert blickten die Skipper an-

derer Yachten bei ihrem abendlichen Landgang zur Helgoländer Südkantine auf das kleine Boot hinab, das etwa soviel kostet wie die Segelgarderobe einer Klasse-I-Yacht.

Konstrukteur des Shark ist der nach Kanada ausgewanderte österreichische Bootsbauer George Hinterhoeller, der zu den Begründern des bekannten kanadischen Konstruktions- und Werfthauses Cuthbertson & Cassian (C&C) gehört. Sein Ziel war, ein billig zu bauendes, dauerhaftes und schnelles Kajütboot. Es entstand ein 32-Fuß-Rundspantschiff, das als Einheitsklasse konzipiert war. Im Vergleich zu heutigen IOR-Yachten ist der Shark relativ lang im Verhältnis zur Breite, hat einen etwas merkwürdigen, geknickten Kiel, ein ganz flaches Unterwasserschiff und ein achtern angehängtes Ruder. Das unterdimensionierte Rigg hat Ähnlichkeit mit dem eines Flying Dutchman, mit Genua und einem breiten Großsegel, wie es eben Anfang der 50er Jahre üblich war. Abgesehen vom Kiel ähnelt der Shark den bei uns weit verbreiteten Jollenkreuzern, obwohl einige Merkmale – flaches Unterwasserschiff, achtern angehängtes Ruder, 2/3-Rigg – auch bei IOR-Konstrukteur Bruce Farr beispielsweise zu finden

sind. Rumpf und Deck des Shark sind jedoch so solide und schwer gebaut wie ein Panzer.

Angesichts dieser Konstruktionsmerkmale wundert es nicht, daß der Shark an jenem Pfingstsonntag vor Helgoland seine idealen Bedingungen vorfand und wie eine Jolle die Seen hinunterschoß, von seinem kleinen, gut zu kontrollierenden Spinnaker gezogen. (Der Spinnakerbaum brach im Verlauf der Regatta und wurde mit Hilfe eines Besenstils wieder zusammengestückt.) Die IOR-Yachten hatten alle Hände voll zu tun, ihre großen Spinnaker unter Kontrolle zu halten und nicht über die steilen Kiele zu stolpern.

Ähnliche Kurse und Wetterbedingungen findet man leider nicht so oft, und so blieb dieser Shark-Sieg auch der einzige, sieht man von einigen spektakulären Raumgängen bei anderen Regatten ab. Einmal errungener Ruhm bleibt jedoch haften, und so blieb auch der Shark im Gedächtnis, zumal das nächste Spektakel nicht lange auf sich warten ließ.

Der Aufstieg des Shark in Deutschland ist eng mit den OK-Jollen-Seglern verbunden. So wild sie sich auch in jenen Jahren gebährdeten, so sehr sie sich auch mit allen – zum Teil verkrusteten – Au-

toritäten anlegten, eines war absolut sicher: die Jungens konnten verdammt gut segeln. Sie machten auch nicht viel mehr, als zu feiern und zu segeln.

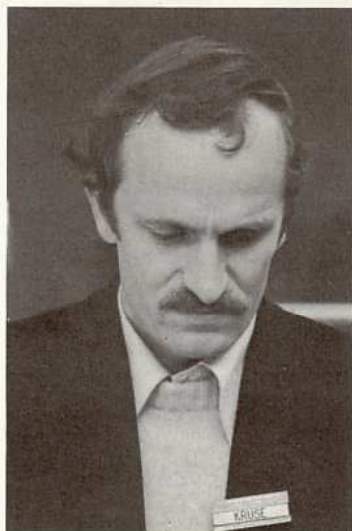
Diese OK-Segler entdeckten plötzlich den Shark, denn er bot ihnen die Möglichkeit, billig und niemandem untertan an Hochseeregatten teilzunehmen. Wie eine wilde Horde brachen sie in die eher betuliche Shark-Segler-Gruppe ein, kehrten Unterstes zuoberst und freuten sich, endlich ein Boot gefunden zu haben, in dem man die Bierkisten auch während der Regatta transportieren konnte. OK-Segler Michael Schmidt übernahm die Shark-Vertretung für Norddeutschland. Er brauchte allerdings nicht den Umweg über Kanada zu gehen, denn die in Österreich ansässige Schiffswerft Korneuburg machte gerade Anstrengungen, die von ihr gebaute europäische Shark-Version an den Mann zu bringen. Bei einer Rundreise durch die USA trafen Hamburger OK-Segler durch Zufall an der kanadischen Grenze auf Sharks, die dort ihre Weltmeisterschaft segelten. Sie nahmen Kontakt auf und wurden im folgenden Jahr prompt von der *International Shark Class Organisation* zur nächsten Weltmeisterschaft eingeladen.





Der schmale Shark ist ein lebendiges Boot, das trotzdem genügend Platz bietet.

Die besondere Stärke liegt in der Schnelligkeit bei Raum- und Vormwindkursen.



Dieter Kruse, einer der aktivsten Shark-Segler, zum Thema Regattasegeln: „Das Interesse ist 50:50“.



So standen an einem Sommermorgen im Jahre 1972 sieben, nach langem Flug leicht angeschlagene OK-Segler auf dem Flughafen in Toronto. In Kingston auf dem Ontario-See, wo vier Jahre später die Olympiade stattfand, warteten rund 40 kanadische und zwei schwedische Teams auf die Konkurrenz aus Deutschland. Mit Hilfe des skeptischen, aber einsichtigen Raudaschl-Vertreters in Toronto, Heider Funk, erhielten diese schließlich die Segel. Und Schiffe bekamen sie auch geliehen, ziemlich altes Material, um es vorsichtig zu sagen. Wer zuletzt kommt, der muß eben nehmen, was übrigbleibt.

Die ganze Expedition nach Kanada wäre vermutlich in Bier ertrunken, wären da nicht noch andere Segler aus Deutschland erschienen; ein gewisser Herr Schanbacher und zwei Jungen namens Jörg und Eckart Diesch, deren Namen schon damals einen guten Klang hatten. Wer konnte ahnen, daß die beiden hier in Kingston, vier Jahre später, die Goldmedaille im FD erringen würden?

Die Serie war bis zum letzten Tag offen. Die Diesch-Brüder segelten verteuft gut. Sie wurden allerdings in einer Art Trainingslager gehalten, so daß sie zu jeder Zeit fit waren, während die Hamburger ihren Rausch noch auf der Startlinie ausschleifen. Nordsee-Überraschungssieger Michael Schmidt gelang es schließlich nach einem dramatischen letzten Tag (zwei Siege), mit seiner Mannschaft Jungblut/Dittrich hinter dem Team Diesch/Diesch/Schanbacher den zweiten Platz in der Gesamtwertung zu belegen. Das dritte deutsche Team belegte den vierten Platz (Vrolyk/Bock/Domizlaff).

Den Kanadiern hatte es bereits nach dem zweiten Tag die Sprache verschlagen. Ganz so hatten sie sich das Abschneiden ihrer Gäste nicht vorgestellt. Das Wettfahrt- und Preisverteilungskomitee drohte vollends die Fassung zu verlieren, als Skipper Schmidt, der Vizeweltmeister, den eben gewonnenen Silberteller mittels einer Eisensäge dreiteilte,

weil seine Crew mit Preisen nicht bedacht worden war.

Innerhalb eines Jahres wird vieles vergessen und verziehen, und so wundert es nicht, wenn deutsche Segler auch bei der nächsten Weltmeisterschaft, diesmal in Montreal, erneut vertreten waren. In Deutschland begann der Shark ebenfalls Fuß zu fassen, vornehmlich am Rhein, an der Mosel und auf dem Bodensee. Bis zum heutigen Tage aber haben jedesmal Deutsche an einer Shark-Weltmeisterschaft teilgenommen. Die Vettern der Dieschs, die Gebrüder Batzill, wurden 1975 Weltmeister, und 1977 erhielten die Deutschen sogar die Chance, selber eine Weltmeisterschaft auszurichten,



Sharks während einer Regatta: 130 sind bei uns organisiert.

weil die Schweden kurzfristig von ihrer Verpflichtung zurückgetreten waren. Während der Travemünder Woche segelten Sharks aus der Schweiz, Österreich, Dänemark, Schweden, Kanada, Großbritannien und natürlich der Bundesrepublik um den Titel. Zum dritten Mal wurde mit Thomas Jungblut, Jörg Mößnang und Alois Schieffer ein deutsches Team Weltmeister (s. YACHT 18/77).

20 Jahre erfolgreicher Segeltätigkeit kann man dem Shark mittlerweile nachsagen. In dieser langen Zeit ist aus dem einstmaligen häßlichen Entlein ein schmuckes Boot geworden, das sich preislich noch einigermaßen im Rahmen hält. Für einen vollausgerüsteten Shark, mit Regattasegeln einschließlich Spinnaker, Außenbordmotor (der ist Ausrüstungsvorschrift bei Regatten) und vollständiger Einrichtung zahlt man rund 27000 Mark. Eine Ausbauversion, mit vorgefertigten Teilen der schwedischen

Werft Cabo, ist schon für einiges unter 20000 Mark erhältlich. Beliebte auf seichten Revieren ist die Kielschwert-Version, die in Regatten ohne Vergütung gegen die Kielboote fährt. Insgesamt segeln in Deutschland zur Zeit etwa 250 Sharks.

Trotz der hohen Bauzahlen, die Sharks bis heute erreicht haben, bleibt der kleine Kreuzer ein Boot für Individualisten. Deshalb ist es auch so schwer, das Schiff einer bestimmten Käufergruppe zuzuordnen. Die Regattasegelei hat in Deutschland in den letzten Jahren einen enormen Aufschwung genommen. Der Vorteil: Nicht nur untereinander läßt es sich prima segeln – der Shark ist Ein-Typ-

Faß)-Regatta im Mai jedes Jahres stattfinden, dienen nicht selten dem Zwecke der Alkoholverdunstung.

Dieter Kruse aus Hamburg, einer der aktivsten der rund 130 deutschen Mitglieder der Klassenvereinigung, dazu ehemaliger OK-Segler und Shark-Verkäufer für den norddeutschen Raum, zum Stellenwert des Regattasegels befragt, antwortet: „Das Interesse ist gespalten. Natürlich gibt es eine Reihe leicht fanatisierbarer Regattaleute, die dem Wettsegeln hörig sind. Anderen ist das völlig gleichgültig. Es gibt einen Künstler in unserer Klassenvereinigung, Wolf Sommerer, dem gehört der sogenannte ‚Ur-Shark‘, der erste Shark in Deutschland. Mit einer Last edlen Weines an Bord segelt er, solange er Spaß hat, und macht dann irgendwo fest, meist, um sein Heimatrevier, den Rheingau, zu malen oder zu zeichnen.“

Sommerer, der in erster Linie als Bildhauer tätig ist, schafft sich seine Bootsbeschläge selber. Er „bildhauert“ sie aus V2A oder Bronze. Zur Weltmeisterschaft in Travemünde reiste er sogar auf eigenem Kiel an – durch die holländischen Kanäle. Andere Eigner wissen von noch ausgedehnteren Langfahrten zu erzählen. Der Shark mit der kanadischen Baunummer 480, „Eos“, überquerte unter Skipper Randal Peart den Atlantik zwischen den Kanarischen Inseln und Barbados in immerhin 25 Tagen. 1971 schaffte Clive O'Connor mit Frau und Tochter eine Reise von Ostkanada durch den Panama-Kanal bis nach Tahiti in der Südsee. Das beste Etmaal während dieser langen Fahrt betrug 147 Seemeilen.

Fast 2000 Einheiten segeln heute in Nordamerika und Europa, und es sieht ganz danach aus, als ob der Veteran gerade erst in seinen zweiten Frühling kommt.

Svante Domizlaff

Interessenten können sich an folgende Adresse wenden: Klassenvereinigung Carl Heinz Distler, Albert-Schweitzer-Straße 16, 6052 Mühlheim am Main, Tel.: 06108/6234.