

Unter Spinnaker kontrolliert wie auf
Schienen – das schätzen die Freunde dieser
kleinen Kielbootklasse so an ihr



DER WEISSE HAI

*Vor 85 Jahren wurde das **HAIBOOT** des finnischen Konstrukteurs Gunnar Stenbäck als Einheitsklasse anerkannt. Ein seltenes Exemplar wird an der Schlei seit dem Stapellauf vor 70 Jahren artgerecht gehalten*

**HANDHABUNG**

Der seetüchtige Hai segelt sich ausgesprochen simpel und verzeiht auch gröbere Fehler. Die Pinne lässt sich arretieren

**AUSSTATTUNG**

Obwohl er als kleine Kreuzeryacht entstand, wurde dem Entwurf nicht viel in den Bauch gezimmert. Man lebt spartanisch

**AUSRÜSTUNG**

Es wurde Wert darauf gelegt, dass das Boot nicht viel kosten soll. Wünschen waren ursprünglich gar nicht vorgesehen

Der Yachthafen von Arnis an der Schlei. Ein weißer Hai räkelt sich in der Sonne. Man hat ihn mit vier Festmachern vertäut, sodass sich das imposante Geschöpf nicht bewegen kann. Es ruckelt an den Leinen, und wenn der Wind kurzzeitig aufbrist, zittert der Meeresbewohner. Er scheint zu fragen, wann er endlich freigelassen wird.

Er ahnt wohl, dass es bald losgehen wird. Schließlich soll der Hai heute zeigen, was in ihm steckt. Und warum seine Familie, diese geschichtsträchtige Einheitsklasse aus dem hohen Norden, den Namen des gefürchteten Raubtieres trägt. Und nicht zuletzt soll dieses geliebte Exemplar aus Norddeutschland erzählen, warum es hierzulande heute meist einsam und allein seine Bahnen zieht, wo seine Artgenossen geblieben sind und was sie mittlerweile so treiben.

Denn obschon sich die finnische Einheitsklasse von 1932 in ihrer Heimat bis heute großer Beliebtheit erfreut und in Frankreich als Requin geradezu Kult-Status erlangt hat, ist sie in hiesigen Regionen, wie der namen-

gebende Meeresbewohner, in ihrem Bestand bedroht. Nur knapp zweistellig ist die heimische Flotte, verteilt auf Norddeutschland und diverse Seen im Bundesgebiet.

Die „Zoé“ wird in Arnis jetzt erstmals nach ihrem Winterschlaf in der Bootswerft Grödersby von Stefan Ernst Schneider und seiner Werftmannschaft aufgetakelt. Der weiße Rumpf aus Föhre auf Eichenspannten glänzt ebenso makellos wie das lackierte Oregonstabdeck. Die Erscheinung des 9,60

Meter langen und 1,90 Meter breiten offenen Kielbootes mit seinem winzigen Aufbau, der bis knapp an den Mast reicht und mit zwei Bulleyes ein richtiges Gesicht hat, erinnert an die langen schlanken Schärenkreuzer aus Schweden; Mast und Baum aus Fichtenholz wirken eher zurückhaltend bemessen.

Zoé“ ist eine ursprüngliche Erscheinung. Auf den ersten Blick ist zu sehen, dass ihr Zustand ohne Tadel und doch authentisch ist. Gebaut wurde sie 1947, viel mehr ist über ihre Geschichte nicht bekannt. Die Restaurierungsmaßnahmen der zurückliegenden Jahre haben ihre Seele jedenfalls nicht angetastet – abgesehen von dem im Jahr 2011 neu verlegten Deck ist die Substanz aus dem Baujahr bis heute erhalten geblieben. Die vom Zahn der Zeit in den Hai getriebenen Scharn wurden stetig ausgewetzt, ohne dass man seine Körperteile aus kosmetischen Gründen ersetzt hat.

Der Blick ins Innere erfasst eine gealterte Struktur. „Das soll auch so sein“, erklärt Werftbetreiber Stefan Ernst Schneider, der seit vielen Jahren für den Erhalt des Boo- →

DER ENTWURF IST AUF DIE SERIELLE FERTIGUNG AUSGELEGT



Das lackierte Oregondeck wurde erst 2011
neu verlegt und verleiht dem Haiboot „Zoé“
seine edle Erscheinung



Eine steife Brise steckt der Hai ebenso locker weg wie böiges Wetter oder die bisweilen steile kurze Ostseewelle

tes verantwortlich zeichnet. Die übersichtliche Plicht ist offen und gibt wie beim Folke den Blick auf die naturbelassenen Innenseiten der Planken frei. Dem Rudergänger steht eine kleine Ducht in Querschiffsrichtung zur Verfügung, der Vorschoter findet Platz auf zwei Backskisten, die im vorderen Bereich zu einem Brückendeck zusammenlaufen. Im Inneren des Bootes befindet sich ein Schränkchen an Steuerbord, eine winzige Pantry an Backbord, davor zwei Kojen und vor dem durchgesteckten Mast eine Doppelkoje. Mehr nicht.

An Land steht Eigner Hans-Jürgen Schmutzler. Der Pastor im Ruhestand nahm sich des Haibootes im Jahr 2004 an. „Ich habe mich auf den ersten Blick in die Linien verliebt“, sagt der Klassikerfreund. Er erwirbt das Gefährt seinerzeit von einem Holzwurm, der es ein Jahr zuvor aus Stockholm geholt und instandgesetzt hatte, um es weiterzuverkaufen. Seither ist Schmutzler von sei-

nem Sommerliegeplatz in Bockholmwik aus in der Dänischen Südsee und auf den norddeutschen Klassikertreffen unterwegs. Diverse Male schon zog es ihn auf mehrwöchige Sommerreisen. Dass der Fahrtenkomfort auf seinem Schiff noch unter dem eines Folkebootes liegt, konnte der Begeisterung für die Segelei mit dem Hai nichts anhaben.

SELBST IN DEN USA HAT DER HAI SEINE SPUREN HINTERLASSEN

Mittlerweile ist das 15 Quadratmeter messende Großsegel angeschlagen, und die rund vier Quadratmeter große Fock liegt bereit. Hand über Hand verholt Stefan Ernst Schneider das Kleinod an einen Dalben, wo die Garderobe gesetzt und die „Zoé“ für einen Schlag auf der Schlei losgemacht wird.

Am Ruder sitzt Michael Möller. Den Haiboot-Experten verbindet eine ganz persönliche Geschichte mit der Klasse: Schon sein Großvater segelte in den dreißiger Jahren ein Schwesterschiff auf dem Stettiner Haff. Nach der Wende machte sich Möller auf die Suche und fand das gute Stück völlig heruntergekommen in Ueckermünde. Er kaufte es 1994 zurück und ließ es in Estland restaurieren. Seither widmet er sich den Haibooten mit Haut und Haaren, rettete später noch ein zweites Exemplar und initiierte mehrere internationale Klassenregatten. Die Geschichte der Haiboote hat Möller ausgiebig recherchiert.

Sie beginnt 1930. Es ist eine Zeit, als sich Nordeuropa langsam von den Folgen des

HAIBOOT

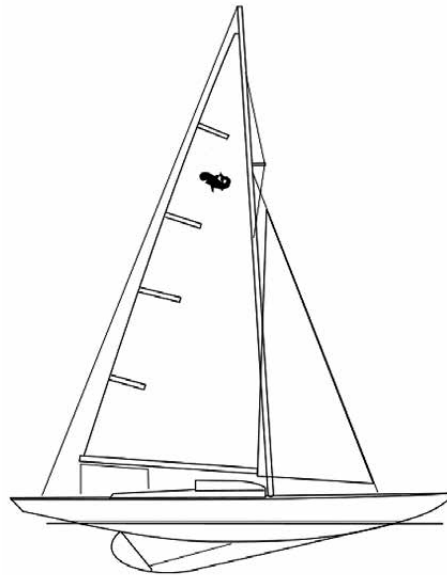
Ersten Weltkriegs und der Weltwirtschaftskrise erholt, was auch dem Segelsport wieder Auftrieb verleiht. Ein Jahr zuvor ist mit dem Drachen in Norwegen ein billig zu bauendes Boot für das Volk entstanden; in Schweden haben die Schärenkreuzer Konjunktur, und auch in Finnland und dem Baltikum kommt der Wunsch auf nach einer einfachen Bootsklasse, die es den weniger betuchten Seglern ermöglichen soll, sich auf dem Wasser miteinander zu messen und in der Freizeit auf Fahrt zu gehen. Es soll sowohl für die geschützten Schärengewässer als auch für Überführungsfahrten auf offener See geeignet sein.

Der Konstrukteur Gunnar L. Stenbäck aus Helsinki erhält vom Kommandeure des Helsinki Yacht Club Eric Numelin und dem Kommandeure des Tallinn Yacht Club Eric von Holst den Auftrag, ein solches Boot zu entwerfen. Es soll aus einheimischen Hölzern einfach zu bauen sein. Noch im Oktober 1930 legt Stenbäck sein Auftragswerk vor. Es zeigt einen langen und schmalen rundspantigen Rumpf, der Tiefgang beträgt 1,10 Meter. Der kleine Aufbau und ein Vorluk entsprechen dem, was auf Schärenkreuzern üblich ist; das Rigg ist mit 19 Quadratmeter Segelfläche für das 1,7 Tonnen schwere Boot bewusst unterdimensioniert.

Der Entwurf ist konsequent auf die Serienfertigung ausgerichtet. Da kein S-Spant mit engen Radien zu bauen ist, können die Planken aus Kiefernholz kalt auf den Mallen in Form gebracht werden, bevor die 45 Spannten eingebogen und vernietet werden. Der Kiel aus Holz und Eisenballast wird parallel gefertigt und anschließend einfach unter den Rumpf gebolt.

Die Veröffentlichung des Risses in Ausgabe 47 der YACHT macht das Boot im Jahr 1931 auch in Deutschland bekannt. Sie erfolgt in einem Artikel unter der Überschrift „Billige Bootstypen“: „Die Linien des Spantenrisses muten für unser Auge recht fremdartig an, lassen aber auf gute Seeigenschaften und brauchbare Geschwindigkeit schließen“, steht dort zu lesen und dass die Formgebung des Rumpfes, das Material und die Bauausführung in erster Linie auf einen günstigen Preis zugeschnitten seien.

Im darauffolgenden Jahr wird der Hai vom Finnischen Segler-Verband als Einheitsklasse offiziell anerkannt. Und auch die



Konstrukteur	Gunnar L. Stenbäck
Entstehungsjahr	1930
Gesamtlänge	9,60 m
Länge CWL	6,60 m
Breite	1,90 m
Tiefgang	1,10 m
Verdrängung	1,7 t
Ballast/-anteil	1,05 t/62 %
Segelfläche	19,0 m ²
Großsegel	15,3 m ²
Fock	3,7 m ²



KLASSENVEREINIGUNG

In Finnland sind die Eigner der klassischen Holz-Haiboote sehr aktiv

www.haipurjehtijat.fi

erste Regatta-Trophäe ist da bereits in Gestalt des Manon-Pokals von der Tabak-Fabrik La Ferme aus Reval gestiftet worden. Er befindet sich noch heute im Besitz der Baltischen Segler-Vereinigung in Steinhude und gibt eindrucksvoll Auskunft über die Klassengeschichte, die für viele Jahre Finnen, Esten und Baltendeutsche auf der Regattabahn zusammenführte. Und auch im Memelland entsteht zu jener Zeit eine Flotte von sechs Booten, die von dortigen Seglern aus Finnland gekauft werden. Bis 1939 kämpfen die Haie auf der Ostsee vor dem heutigen Tallinn um die Trophäe.

Mit der Zwangsumsiedlung der Baltendeutschen infolge des Hitler-Stalin-Pakts erfolgt danach in der Region ein Ausbluten der Haiboot-Flotte. Viele Eigner finden für sie im damals Gotenhafen heißen Gdingen, heute Gdynia, eine neue Heimat.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wird die ehemals baltendeutsche Haiboot-Flotte dann fast komplett nach Norddeutschland verschifft. Die Wirren des Kriegsendes und der Nachkriegsjahre, Flucht und Beschlagnahme führen dazu, dass die wenigsten der Boote anschließend wieder in die Hände ihrer Eigner kommen.

Die „Zoé“ entsteht zwei Jahre nach Kriegsende. Die Bauwerft konnte Eigner Hans-Jürgen Schmutzler bis heute nicht herausfinden.

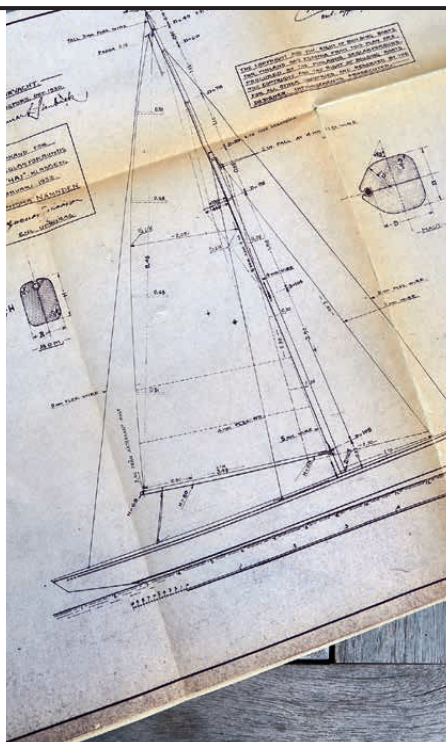
Ihm ist nur bekannt, dass sein Voreigner das Boot von einem Stockholmer Arzt gekauft hat. Hier auf der Schlei fühlt es sich seither augenscheinlich wohl – es zu segeln ist eine helle Freude. Der Hai ist äußerst schmal, und sein Ballast sitzt nicht sehr tief. Er legt sich daher schnell auf die Seite, findet aber bald seine stabile Schwimmlage und ist dann wie auf Schienen unterwegs. Böen pariert er dank der geringen Segelfläche ohne Aufregung.

Wer sportlichere Ambitionen hegt, sollte sich allerdings etwas intensiver mit der Konstruktion auseinandersetzen, wie Michael Möller erfahren durfte, als er 1995 erstmals seinen restaurierten Hai segelte. „Wichtig ist es, das Crewgewicht nach vorn zu bringen“, erklärt der Experte und erinnert sich an die Lehrjahre zu Beginn seiner Regattakarriere. „Der Start ist immer schwierig“, sagt er. Das Boot sauge sich gern mal mit dem Heck fest, weil der Ballast eben nicht nur hoch, sondern auch weit achtern liege. →



STRUKTUR

In der Bilge sind der Rundspant, das massive Kielschwein, die Bodenwrangen und die eingebogenen Spanten zu erkennen



KONSTRUKTION

Der Segelplan ist untertakelt, daran wurde seitens der Klasse aber nie etwas geändert – das Schiff kann dadurch viel Wind ab



BOOTSBAU

Die spartanische Einrichtung der Haiboote erinnert an die Holzklasse im historischen Eisenbahnwaggon

Wichtig sei es auch, mit einem Schrick in den Schoten Fahrt aufzunehmen, bevor die Segel auf Amwindkurs getrimmt würden, um Höhe zu ersegeln. Auf „Zoé“ stehen für diesen Trimm zwei Backstagen zur Verfügung, mit denen die Vorliekspannung gut kontrolliert werden kann. Das ist im Original nicht vorgesehen. Ansonsten sei das Boot simpel in der Handhabung, könne viel Wind vertragen und segele auch in kurzer, steiler Welle sehr trocken.

Trotz seiner guten Segeleigenschaften und der billigen Bauweise hat es das Boot in Deutschland vom ersten Tag an schwer. Während frühzeitig rund 100 Neubauten nach Frankreich exportiert werden und mehr als 30 in die USA, konkurriert die Klasse hierzulande mit Walbooten, Meteryachten und Schärenkreuzern. Der Versuch, es als nationale Klasse anerkennen zu lassen, scheitert an der Gleichschaltungspolitik des Dritten Reiches. Und auch auf internationaler Ebene gelingt der Durchbruch nicht. Anfängliche Ambitionen, den Hai als olympische Klasse zu etablieren, schlagen fehl – 1948 wird der Drachen die olympische offene Kielbootklasse.

Gleichwohl entstehen vor dem Krieg einige Haiboote auf deutschen Werften, das erste im Jahr 1935 bei Empacher & Karlisch in Königsberg. Im damals sogenannten Reichsgebiet baut die Scharstein-Werft in Kiel-Dietrichsdorf noch vor dem Krieg sechs Boote, die aufgrund zahlreicher Eignerwünsche aber nach Aussagen Scharsteins nicht für Regattazwecke taugten.

Als der Zweite Weltkrieg zu Ende ist, entstehen bei Scharstein, mittlerweile in Strande an der Kieler Außenförde ansässig, weitere sechs Haie. Diese Boote müssen aber laut Besatzungsstatut der Briten auf ein Maß von 9,00 Meter gekürzt werden. Scharstein baut diese Serie außerdem einen Plankengang höher und stattet sie mit einer umfangreichen Fahrteineinrichtung sowie erweiterter Segelgarderobe aus.

Auf „Zoé“ soll heute neben der Normalbesegelung auch der Spinnaker zum Einsatz kommen. Der Westwind hat auf 4 Beaufort, in Böen mehr, aufgefrischt, nach Passage der Arnisser Enge geht es am Wind bis kurz vor Lindaunis. Das grünlich schim-

mernde Schleiwasser schmiegt sich ans Lee-deck, während der Hai rasant voranprescht. In der kleinen Plicht fühlt sich die Crew sicher aufgehoben, obschon sie sich quasi in Augenhöhe mit dem Wasser befindet. Die Manöver sind unkompliziert, die kleinen Segelflächen lassen sich einfach händeln, das Ruder verleiht eine gute Kontrolle, und so kommt keine Hektik auf. Nach einer Halse geht der Spi am kurzen Mast in die Höhe, füllt sich mit Wind, und „Zoé“ gerät ebenen Kiels fast lautlos ins Rennen.

Gut nachvollziehbar, dass in Frankreich bis heute große Regattafelder dieser kleinen, feinen Bootsklasse zusammenkommen. Schon 1934 wurde der Hai dort als nationale Klasse anerkannt. Nach Erwerb der Bau-lizenz entstand aus dem Rumpf mit höherem Rigg und obligatorischen Backstagen dort ab 1938 der „Requin“, ein Bootstyp, der sich seine treue Fangemeinde bewahrt hat. Seit den Siebzigern wird der Typ aus GFK gebaut, mittlerweile ist Aluminium als Material für das Rigg zugelassen. Rund 500 Exemplare sind in Frankreich registriert – Holzboote und solche aus GFK segeln als Einheitsklasse gegeneinander.



Einfacher geht es nicht. Wer Touren segeln will, lebt aus der Tasche. Oder stilgerechter: aus dem Seesack

In Finnland hingegen hat der Versuch, mit der Zeit zu gehen, zu einer Spaltung geführt. Im Jahr 2000 wurde dort eine Form des GFK-Requin aus Frankreich gekauft und der „Hai 2000“ entwickelt. Er wird ebenfalls von einem größeren Rigg angetrieben, welches vom H-Boot stammt und im Gegensatz zum Originalzustand an Deck steht. Das Boot hat außerdem eine selbstlenzende Pflicht – es wird von der Klassenvereinigung daher nicht anerkannt. Die besteht weiterhin aus den rund 150 klassischen Holzbooten, von denen allerdings einige mit nachgerüsteten H-Boot-Riggs zu den GFK-Hai-2000-Seglern abgewandert sind.

Selbst in den USA hat der Hai seine Spuren hinterlassen. Von den 30 exportierten Vorkriegs-Booten haben zwar nur wenige überlebt, die aber werden gepflegt. Michael Möller hat die Flotte vor einigen Jahren besucht. Die Exoten sind in Camden/Maine an der Ostküste zu Hause und werden dort als „Haj“ bezeichnet.

Möller war es auch, der vor einigen Jahren eine kleine Haiboote-Renaissance in Deutschland angestoßen hat. Nachdem in den Fünfigern auf der Kieler Woche noch

für kurze Zeit um einen vom Kieler Yacht-Club gestifteten Preis für die Haiboote gesegelt wurde, war die Klasse in der Versenkung verschwunden. Doch Möllers Recherchen ergaben schon vor gut 20 Jahren, dass immer noch eine heimische Flotte von etwas mehr als zehn Booten existiert. Er stellte den Kontakt zu den Eignern her und lud im Jahr 2000 anlässlich der German Classics in Laboe zu einer internationalen Haiboote-Regatta ein. Zwei Requins aus Frankreich, ein Hai

2000 und drei klassische Haie aus Finnland und fünf Boote aus Deutschland – mithin die halbe Flotte – kamen auf diesem Event zusammen, die Amerikaner schickten zwei Crews, und es wurde ambitioniert gesegelt. Ein Erfolg, an den in den Folgejahren noch einige Male angeknüpft werden konnte.

Doch abgesehen von solchen Highlights – eine breite Öffentlichkeit, darin ist der Hai sich treu geblieben, wird er in unseren Gewässern nicht mehr bekommen. Es wird ihn und seine treuen Freunde nicht stören. Ein weißer Hai ist ohnehin ein Einzelgänger.

Und so ziehen die Boote, wo sie auch auftauchen, die Blicke auf sich und verströmen, was auch die „Zoé“ so eindrucksvoll verkörpert: die Ausstrahlung einer wunderschönen kleinen Bootsklasse mit exotisch-klassischen Linien und einer Exklusivität, die weniger in glanzvoller Yachtsporthistorie und Nähe zu Segelprominenz besteht denn in nordischer Schlichtheit und erkennbar unkompliziertem Segelspaß.

DER BLICK INS BOOT ERFASST EINE GEALTERTE STRUKTUR

LASSE JOHANNSEN