



**Ob Riss, Optik oder
Segelplan, das Sharp-
End 900 fällt in jeder
Hinsicht auf**

Holzspielzeug

Das Sharpie, ein seetüchtiges Arbeitsboot, war einst an der US-Küste verbreitet. Ein Holländer hat nun so einen Doppelender neu aufgelegt – als luxuriösen Kajütkreuzer

The Sharpie Book" von Ruel B. Parker ist das Standardwerk über den berühmten Bootstyp amerikanischen Ursprungs. Für Frans van der Horst ist es mehr. Viel mehr. Vor einigen Jahren begründete die Lektüre des Werks den Beginn einer neuen Leidenschaft. In einem der Kapitel entdeckte der Niederländer das Sharpie Egret.

In Liebhaberkreisen des traditionsreichen Doppelenders umgibt dieses spezielle Modell beinahe eine Art Mythos. Den verdankt es zuallererst seinem Konstrukteur, dem einstigen Kommodore Ralph Munroe (siehe Kasten S. 122), der sich in seiner Autobiografie seitenweise begeistert über die Vorzüge des Bootes ausließ.

„Als ich darüber im Sharpie-Buch las, war ich endlich am Ziel“, sagt van der Horst. „Ich suchte damals etwas, von dem ich irgendwann annehmen musste, dass es wohl nicht existierte“, berichtet er. Ein Kajütkreuzer mit minimalem Tiefgang, aber vollkommenem Komfort schwebte ihm vor. Mit jeder Menge Stauraum, um zum Beispiel auch zwei Fahrräder mitnehmen zu können. „Als ich auf die Berichte über das Egret stieß, war mit einem Mal alles anders“, so der begeisterte Fahrtensegler. „Sein Konzept sprach mich sofort an.“ ▸

Das Boot sei zu seiner Zeit enorm gut angekommen, vor allem, so mutmaßt er, weil es eben stets ein Transportboot geblieben sei. Van der Horst: „Munroes Modifikation des ursprünglichen Sharpie-Entwurfs – das Egret hat ja ein Spitzgatt und etwas mehr Freibord – waren einfach sehr gelungen.“

Kurzerhand beschloss er, die Zeichnungen in den USA zu bestellen und das Boot in den Niederlanden bauen zu lassen. Jedoch nicht, ohne seinerseits einige Ergänzungen und Anpassungen vorzunehmen. Er sei zwar inspiriert von der Tradition, doch keineswegs unumstößlich an sie gebunden. Da ist er ganz pragmatischer Holländer.

Und so ging er schließlich mit einer langen Wunschliste zum Yachtkonstrukteur Martin de Jager. „Ein ziemlich spannender Auftrag“, sagt der, „es kommt nicht oft vor, dass man jemanden trifft, der im positiven Sinn derart besessen ist von einem bestimmten Schiffstyp.“ Van der Horst habe sich eine

enorme Detailkenntnis angeeignet und sein Wissen an Konstrukteur und Werfleute weitergegeben.

Für seinen Entwurf benutzte de Jager das Egret als Grundlage, veränderte es lediglich im Bereich des Rumpfs. „Unser Sharp-End 900 ist beinahe einen halben Meter länger als das Original. Und bei der Breite haben wir uns an die maximal zulässigen Maße für ein Trailerboot gehalten“, erklärt er. Außerdem habe man, um die Breite in der Wasserlinie zu vergrößern, die Rumpfsseiten etwas senkrechter abfallend gestaltet. „Das kommt der Stabilität zugute, berührt aber nicht die positiven Segeleigenschaften“, so der Konstrukteur.

De Jager preist die unabhängig vom Krängungswinkel jederzeit beinahe natürliche Balance des Sharpie-Rumpfs. „Das verdanken wir der nun etwas geschmeidigeren Wasserlinie und natürlich der markanten Heckform, die für einen exzellenten Wasserabrieb sorgt.“

Eine weitere Anpassung betrifft die Anhänge. Das originale Sharpie Egret besitzt ein Mittelschwert und flexiblen Innenballast. Der konnte gegen Ladung ausgetauscht werden. Für das Sharp-End 900 entschloss man sich zu einer anderen Lösung: einen Ballasthubkiel in Kombination mit einem aufholbaren Ruderblatt, das in einer winkelförmigen Ausparung im Achterdeck verschwindet.

Martin de Jager: „Wir wussten, dass die Sharpies, die auf Grundlage der Zeichnungen in der ‚Wooden Boat‘ gebaut worden waren, etwas zu luvgerig sind. Das rührt von der Form und der Position des Ruderblatts sowie des Schwerts her. Daher wechselten wir auf Hubkiel und -ruder. Bei alledem sorgt der Ballast im Kiel für noch mehr Stabilität.“

Damit nicht genug. Van der Horst will nämlich auch ein selbstlenzendes Cockpit. Und einen höheren Aufbau, der mehr Komfort unter Deck möglich macht – wobei „mehr“ nicht das richtige Wort ist. Das

Die Wurzeln des Sharpie Egret

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dehnten Händler aus Neuengland ihre Geschäfte gen Süden aus. Unter ihnen Kommodore Ralph Munroe. Er brachte das erste New Haven Sharpie nach Florida. Ursprünglich wurde es in der Austernfischerei benutzt, doch für die von Untiefen geprägten und starken Gezeiten ausgesetzten Reviere vor den Küsten der Südstaaten eignete es sich ebenso – wegen

seines geringen Tiefgangs, noch mehr aber aufgrund seines von Grund auf bodenständigen Charakters. Munroe ließ weitere Sharpies aus dem Norden kommen, ganz zufrieden war er jedoch mit keinem. Sein Interesse galt einem flachgehenden, zugleich aber seetauglichen Boot. Das entwarf er 1886 daher selbst: das Sharpie Egret, zu deutsch Reiher. Es wurde enorm populär, geriet nach Munroes Tod aber

dennoch in Vergessenheit. Erst nach hartnäckiger Suche machte Jahrzehnte später Bootsbauer Bill Schwicker Pläne sowie ein Halbmodell ausfindig, sodass eine Rekonstruktion möglich wurde. Die passte Schwicker in einigen Punkten an heutige Bedürfnisse an. Dieser neue alte Entwurf wurde schließlich von Joel White im Auftrag des US-Magazins „Wooden Boat“ zu Papier gebracht. In „The Sharpie Book“, dem Standardwerk über die Doppelender, erhielt es einen prominenten Platz.



Ruderschacht am Heck (o.); um den Mast laufenden Gabelbaum (M.); mit aufgehohlem Ruder und Schwert am Strand (u.)





Der verbreiterte Rumpf setzt weicher ins Wasser ein als das Original

Egret bot nämlich überhaupt keinen Komfort. Es war stets als Frachtboot im Dienst. Kommodore Munroe konnte seinerzeit höchstens mal unter dem hervorstehenden Deck der Schlupfkajüte ausruhen.

„Komfort war mir immens wichtig“, sagt Frans van der Horst, „es sollte schließlich ein Boot zum Fahrtensegeln werden, und zwar eines, auf dem mindestens zwei Personen sehr luxuriös auf Tour gehen können.“ Sind mehr Crewmitglieder an Bord, wird ein Zelt über das Cockpit gezogen, sodass dort zusätzliche Schlafplätze entstehen.

fein komfortabel in die Zwischenräume der Gabeln hinein geborgen werden.

Masten und Gaffeln bestehen aus Kohlefaser. Das spart Toppgewicht, kommt also ebenfalls der Stabilität des Bootes zugute. Außerdem sind auf diese Weise die leichten Masten weiterhin mit wenigen Handgriffen zu setzen und zu legen.

Mit dem Bau des Sharp-End wurde die Werft Rexwinkel Jachtbouw in Ringdijk beauftragt. Benno Rexwinkel und sein Team schufen ein wahres Schmuckstück aus Holz, versehen mit zahlreichen

Formvollendetes Schmetterlingssegeln bei Wind von achtern

Dank des unkomplizierten Riggkonzepts ist das Boot absolut einhandtauglich

Auch für das Rigg gilt: ausgerichtet an der Tradition, aber in moderner Ausführung. Im Original hatten die Sharpies einen oder zwei unverstakte Masten in Kombination mit einem Baum, über den das Segel unten lose hinausragte. Die unverstakten Masten hatten den Vorteil, dass man sie schnell und einfach stellen und legen konnte. Die Lösung mit dem Baum war jedoch unvorteilhaft für den Segelstand. Daher erhielt das Sharp-End 900 Gabelbäume.

Diese haben einen weiteren Vorzug: Da sie am hinteren Ende überstehen, können Segel und Gaf-

durchdachten Details. Dabei trat allerdings der einstige Grundsatz der Sharpies, einfach und bodenständig zu sein, in den Hintergrund.

Dass der Bau auch nicht wie früher von einem guten Schiffszimmermann in nur einer Woche und vor allem nicht für nur 200 Dollar machbar war, wird für jeden verständlich sein. Rexwinkel benötigte rund sieben Monate bis zum Stapellauf. Und der Preis, nun ja, ist bei fast 130 000 Euro angesiedelt. Dafür ist das Sharp-End 900 aber überaus komfortabel ausgestattet. ▸





Kein Mangel an Komfort, der hochwertige Holzausbau wirkt einladend

„Eine Menge Zeit haben wir in die Entwicklungsarbeit gesteckt. Vieles musste ganz neu gemacht werden, etwa der Mechanismus, um den Kiel zu bewegen, die Ruderaufhängung in der Aussparung am Heck, und auch beim Rigg haben wir lange gepuzzelt, bis alles passte“, berichtet der Werftchef.

Das Sharp-End ist aus 15 Millimeter starkem, hochwertigem Mahagoni-Marinesperrholz gebaut, im Bereich des Unterwasserschiffs sind es 20 Millimeter. Deck und Aufbau kommen des günstigeren Gewichtsverhältnisses wegen mit 12 Millimeter Stärke aus. Auch die Schotten sind aus Mahagoni-Sperrholz. Spanten, Kiel, Steven und Heck sind dagegen massiv

unter 80 Kilogramm gerade noch akzeptabel war. Der Klapppropeller sitzt achtern hinter dem lang auslaufenden Kiel, sodass er beim Trockenfallen, zum Beispiel im Wattenmeer, geschützt ist.

Der Motor ist bei weitem nicht der einzige Luxus. Ein zweiflammiger Spirituskocher, ein Waschbecken, ein 120-Liter-Wassertank, eine Kühlbox mit Kompressor, eine Eberspächer-Luftheizung, eine Chemietoilette, zwei Akkus für Motor und Stromversorgung und vieles mehr findet sich an Bord. Was dies betrifft, ist das Sharp-End in keiner Weise unter dem Komfortniveau eines konventionellen 30-Fuß-Bootes anzusiedeln. Nur die Ausführung ist eben anders.



Hat gut lachen: Franz van der Horst an der Pinne seines Traumbootes

Von der früheren Kargheit unter Deck ist nichts mehr übrig – ganz im Gegenteil

Mahagoni ist innen wie außen auch für die vielen anderen Ausbaurbeiten verwendet worden. Eine Ausnahme und hübsches Detail ist der Kajütboden, der in gelber Zeder gehalten wurde. Und im Cockpit kam auch noch Teak zum Einsatz.

Anders als früher besitzt das Boot nun einen Innenborder: einen sieben PS starken Bukh-Einzyylinder, der kleinste Motor, der mit seinem Gewicht von

Auf dem Wasser zeigt sich dann, wie gut die Zusammenarbeit zwischen Frans van der Horst, Martin de Jager und Benno Rexwinkel funktioniert hat. Herausgekommen ist ein hervorragend verarbeitetes, eigenständiges und darüber hinaus prima segelndes Boot. Die beiden Segel zu setzen ist ein Kinderspiel. Das Bergen genauso dank der Gabelbäume. Und laufen tut das Boot großartig! Bei einer Brise von 3 Beau-



Angesichts der Größe ist der Stauraum üppig, nicht nur in der Pantry, sondern auch in den Backskisten

fort bringt man es mühelos bis etwa 40 Grad an den Wind, ohne dass es zu sehr krängt oder an Geschwindigkeit einbüßt. 5,5 Knoten stehen auf der Logge. Etwas raumer, und das Sharp-End packt noch 0,5 Knoten drauf. Auf dem Hollands Diep müssen sich deutlich größere Kielyachten doch sehr anstrengen, um vorbeizuziehen – wenn es ihnen denn überhaupt gelingt.

Später, als der Wind zulegt, fühlt sich das Sharp-End endgültig in seinem Element. Es braust los wie von der Leine gelassen. Das Manövrieren geht fast wie von selbst. Der Steuermann fährt das Boot allein. Das funktioniert, weil aufgrund des speziellen Riggs eigentlich nichts zu tun ist. Geht man über Stag, steuert man einfach durch den Wind. Fällt man ab, fiert man lediglich ein wenig die Schoten.

Frans van der Horst ist so überzeugt vom Konzept seines Sharp-End, dass er es nun vermarkten will. Was für die seichten Gewässer vor Florida gilt, trifft schließlich auch auf einen großen Teil der hiesigen Reviere zu. Bis auf den winzigen Unterschied, dass es an Nord- und Ostseeküste nicht ganz so warm ist. Es könnte also sein, dass künftig weitere Nachfolger der Egret gesichtet werden.

Jan Briek/Übersetzung:
Pascal Schürmann

Technische Daten Sharp-End 900

Idee..... Frans van der Horst
 Konstrukteur..... Martin de Jager
 Werft Rexwinkel Jachtbouw
 CE-Kategorie .. C (küstennahe Gew.)
 Länge 9,00 m
 Breite 2,45 m
 Tiefgang 0,30 bis 1,50 m
 Verdrängung 2100 kg
 Ballast 200 kg
 Segelfläche 29 m²
 Höhe über Wasser 9,00 m
 Motor Bukh-Einzylinder, 7 PS
 Preis segelklar ab 129 750 Euro
 Infos zum Sharp-End 900 über Frans van der Horst, 0031/06/31 19 53 11, www.whitewatersharpie.nl.
 Zeichnungen vom rekonstruierten Original-Sharpie-Egret sind bestellbar bei Wooden Boat Plans, P. O. Box 78, Brooklyn, USA