

Am Rande des Geschehens mitten drin - Kobold-Preis 2003

Ich habe gelernt zu warten. Oft haben sich die Dinge dann letztendlich so gefügt, dass ich auch noch zu meinem Recht kam. So gesehen, war es nicht weiter tragisch, dass ausgerechnet ich in meiner Funktion als "Alt-H-Jollen-Obmann" nicht mitgesegelt bin. Die Gründe: Erstens stand mir in diesem Jahr kein Schiff zur Verfügung, und zweitens konnte mich keiner als (energischen) Schotten gebrauchen. Und als sich dann ganz am Schluss doch noch eine Möglichkeit zum Mitsegeln ergab, soff diese (Mitsegelmöglichkeit) in der Box regelrecht ab. Der Bootsbauer hatte nicht schnell genug gearbeitet, sodass die H 460 von Joachim R. aus Hamburg nur 12 Stunden Zeit zum Quellen hatte. Zu wenig, wie sich herausstellte. Früher wäre ich frustriert am Steg auf- und abgelaufen, hätte noch Himmel und Hölle in Bewegung gesetzt, im Zweifelsfalle einem anderen seinen Platz "abgeschnackt", um noch dabei sein zu können. Früher ... Ich erinnerte mich spontan an einen Auszug aus einer Biographie der Segellegende Poul Elvström, der, bevor er mit seiner Tochter Trine zu einer zweiten Karriere startete, nach vielen Jahren intensiver Segelei offiziell keine Regatten mehr besuchte, inoffiziell sich aber unerkannt bei Regatten mit einem Ruderboot ins Schilf legte, um die einstigen Konkurrenten zu beobachten. Nun, das tat ich nicht, konnte aber die Zeit gut nutzen, vom Steg und vom Alsterufer aus die Regatten zu verfolgen, um mir Notizen über den "Listigsten Schlag" (H 566 im letzten Rennen von der 7 zur 1 hängen geblieben, hinter dem Feld hergefahren und am Ende der ersten Runde bis auf Platz 7 vorgefahren) oder das "Heisseste Kopf-an-Kopf-Rennen" (von der 7 ins Ziel, wo kurz vor der Ziellinie die H 98 noch von der H 525 abgefangen wurde) zu machen und zu beobachten, wie manche "in die Grütze" segelten ... weil ja bekanntlich die besten Kapitäne immer an Land sitzen. Interessant waren aber auch die Positionsverschiebungen innerhalb der Rennen, diese oft noch auf den letzten Metern vor der Ziellinie, weil der Wind plötzlich schralte und der vermeintlich schlechter positionierten Jolle einen entscheidenden Vorteil einbrachte. (Siehe hierzu die Aufzeichnungen des Rennverlaufs des dritten Wettfahrt im Anschluss an diesen Bericht.)

Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben, hat ein (damals noch sowjetischer) russischer Politiker mal gesagt. Das gilt eigentlich auch bei der Segelei. Ich sage immer: Frühes Kommen sichert gute Plätze. Nur, wer zu früh kommt (und es dann nicht bemerkt) wird auch bestraft. Folglich fielen gleich zwei heisse Favoriten (H 365 u. H 566) schon im ersten Rennen "auf den Bauch" und hatten in der Endabrechnung keine Chance auf vordere Plätze mehr. (Im kommenden Jahr soll für solche Fälle ein "Trostdbold" als Preis gestiftet werden.) Und wer es merkte und dann bereinigt hinter dem Feld herfuhr (H 525), war schon nach wenigen Metern, spätestens an der ersten Tonne (7), wieder mit dabei. Vor-dem-Wind-Starts sind halt nicht jedermanns Sache. Aber danach fragte damals, 1929, als der Preis zum ersten Mal ausgesegelt wurde, auch niemand.

Apropos weitere Preise: Der "Trostdbold" kann natürlich auch demjenigen zugesprochen werden, dessen Baum plötzlich bricht (H 303) oder dessen Fock von oben kommt (H 2069). Dabei war gar nicht so viel Wind, was natürlich der H-Jolle zugute kam, die eigentlich gar keine H-Jolle mehr ist, weil ... Jeder konnte sich ein Bild von der "Zigarrenkiste" machen, die dem Feld mit einem H 51 im Segel "um die Ohren fuhr". Es sei verraten, dass das, was Jan Thoms anfasste, immer schon ins Extreme geriet. Einige erinnern sich vielleicht, als er mit seinem damaligen R 4 und ´nem Holzschiff hinten dran an den Bodensee zuckelte oder bei Schneetreiben und Kälte in

Shorts und barfuss eine Regatta auf dem Baldeneysee absolvierte. Die Restauration seiner "Rana" soll damals nur wenige Tage gedauert haben. Da war sie eine Planke niedriger, gefräst, ausgeleitet, hatte ein Sperrholzdeck, Holzschwert und ruder und konnte mit zwei Mann durch die Gegend getragen werden. Und als ich vor vielen Jahren einmal seine Schwester als Schotte nach dem ersten Tag ablösen durfte, wusste ich (nach der Regatta) warum: Seine damalige H 540 hatte nicht eine Klemme an Bord ... und ich, wie seine Schwester, nach der Regatta keine Haut mehr auf den Fingern. Jan fuhr seine "Rennjolle" nicht selbst, sondern hatte sie an Vereinskameraden verliehen. Nett von ihm. Aber die standen ihm in nichts nach und wussten das Gerät auch zu segeln. Um dieses Thema zu Ende zu bringen: Die Offiziellen sind übereingekommen, dass die Jolle auch zukünftig (um die Punktpreise) mitsegeln darf, vielleicht auch bei mehr Wind, wenn sie unterzugehen droht, mit einer moderateren Yardstickzahl ausgestattet. Nur um die Trophäen wird sie nicht streiten dürfen.

Und sonst? "Lausi", H 185, war mal wieder nicht zu schlagen. Der Wind war dem "alten Fuchs" wie auf den Leib geschnitten und er nutzte seine Chance vortrefflich, zumal der Titelverteidiger ja untergegangen und nicht einsatzbereit "in den Seilen hing". Der (neue) Kobold schmückt nun seine häuslichen Vitrinen und die "Heilige Gaffel" wird vielleicht seine Werkstatt zieren. "Herr und Frau Kobold" hatte er auch zu verteidigen. Da er aber in diesem Jahr seine beiden Töchter (nacheinander) einsetzte, fiel der Preis Kersten und Steffi zu. Diesen war ausserdem kein Weg zu weit, auch das im vergangenen Jahr gewonnene "Pimm's Kielwasser" (erfolgreich !) zu verteidigen.

Viele neue Gesichter waren auf der Regattabahn und später am Tresen zu begrüßen. Die so unglücklich im ersten Rennen disqualifizierten Timon und Karola Gruber führten die vom erst kürzlich verstorbenen Hans Lehmann/Berlin (Schwiegervater und Vater) schnell gemachte "Ariel" souverän und mit weiteren Ambitionen über den Parcours, dass man schon jetzt gespannt sein darf, wie sie sich bei anderen Holzbootrennen schlagen werden. Einen guten Einstand hatten auch die Quandts (H 475) und Hoppenaus (H 98) mit Platz 6 und 7 ... wobei der lieben Gabriele als beste Steuerfrau sicher ein (noch zu stiftender) "Lady-Bold" gut zu Gesicht stehen würde.

60 Jahre Altersunterschied liegen zwischen der 1930 gebauten H 303 von Marco Pawlik und der 1990 nach dem letzten Ernst-Riss in Vollholz gebauten und gerade erst vermessenen H 2069 von Jochen Bartels. In der Endabrechnung trennten die beiden aber nur zwei Plätze. Dazwischen schob sich noch ein weiterer "Neuling", die H 326 von Volker Carlos Grethe. Ungewöhnlich an dem Schiff der Holz-Jütbaum auf dem Vordeck und das dadurch weit vorn angeschlagene Vorsegel. In Lärche gebaut, sah die Jolle im Sonnenlicht, das reichlich vorhanden war (!), wunderschön aus. Nun hatte sie den "Kobold-Lehrling" gewonnen, jenen kleinen Pokal auf grossem Sockel, den derjenige mit nach Hause nehmen darf, der in allen drei Läufen das Ziel gesehen hat und trotzdem nur Letzter wurde. Er wird also noch lernen müssen, was Helge schon prächtig gelungen ist, der sich im vergangenen Jahr auf der ersten der Plaketten eingravieren durfte.

Dadurch, dass ich nicht selbst gesegelt bin, hatte ich natürlich viel Zeit, mich intensiv um zwei liebe Gäste aus Haltern/Essen zu kümmern, Gisela und Heiner Oebecke. Er besass "damals" (das Wort wurde oft strapaziert an diesem Wochenende) vier H-Jollen, hatte selbst noch mit seiner H 352 gegen die H 471 der Quandts (ex Klaus Jung/Berlin) und seiner späteren H 600 gegen die H

570 (ex Günter Enge/Berlin) der Nehms gesegelt und natürlich gegen Egon Jagschs berühmte "Lady", H 595, die als "Water Talker" unter der Führung von Frens Ehlers auch wieder dabei war. Dass "damals" die Segler auch keine Engel waren, lehrte mich so manche Anekdote, die Heiner in der Runde zum Besten gab. Bleibt der "Original" Kobold-Preis, der im vergangenen Jahr dem NRV als neuerlicher Ausrichter der Regatta überreicht wurde und in diesem Jahr an mich weitergegeben wurde. Eine Ehre, die es mich nochmals verschmerzen liess, nicht aktiv dabei gewesen zu sein. Nur werde ich nicht jünger ... und wer zu spät kommt, den bestraft das Leben, und der kann halt nicht Erster werden!

Rennverlauf der 3. Wettfahrt:

Start

Feld startet relativ dicht zusammen - H 185 in Luv mit recht freiem Wind - H 525 über H 185 - H 471 + H 567 eng dabei - H 365 in Lee dieser Gruppe, fährt unten durch - H 570 hinter H 199 - H 183 schiebt sich in die obere Gruppe - H 98 luvt stark ins Feld - H 362 ganz in Lee

Tonne 7

Gruppe 1: H 595 (2. Spi) - H 365 (Spi zuerst) - H 185 - H 525 - H 471 - H 303 Gruppe 2: H 98 - H 51 - H 566 - H 27 - H 2069 - H 199 - H 570 - H 326

Auf dem Weg zur Tonne 1

Wind wird schwächer, unter Land leichte Brise - H 471 in Front - H 595 nahe am Ufer - H 365 Spi geborgen - H 525 in Luv unter Land - H 183 an 2. Position vorgeschoben - weitere Reihenfolge: H 51 - H 185 - H 567 - H 98 - Gruppe 2: H 566 + H 172 (hängen geblieben) - H 570 - H 199 - H 326 (Winddreher)

Tonne 1

H 183 + H 471 eng zusammen - H 567 - H 51 - H 365 - H 98 - H 185 - H 525 - H 595 - H 27 - H 303 - H 2069 - weitere Reihenfolge siehe Gruppe 2 auf dem Weg zur 1

Tonne 4

H 51 (hatte früher umgelegt) - H 365 - H 183 - H 471 - H 185 - H 567 - mit Abstand folgten: H 595 - H 98 - Weiterer Abstand: H 27 - H 595 - H 525 - H 98 - H 566 (unter Spi)

Tonne 1

Gruppe 1: H 51 - H 365 - H 183 Gruppe 2: H 471 - H 185 - H 567 Gruppe 3: H 27 - H 595 - H 525 - H 98 - H 566 - H 2069 - H 303 - später H 199 Zum Schluss: H 172 + H 326

Tonne 3

Deutlicher führend: H 365 - H 51 - mit geringem Abstand: H 183 - H 567 - H 185 - H 98 - H 2069 - H 595 (?) Viel später: H 525 - H 471 - H 303 - weitere Reihenfolge wie bei der 1

Tonne 4

H 365 - H 51 - H 183 - H 567 - H 185 - H 525 - H 471 - H 595 - H 98 - H 566 - H 2069 - H 303 - H 199 - H 27 - H 570

Tonne 7

Gruppe 1: H 365 - H 51 - H 183 - H 567 - H 185 Mit Abstand: H 471 - H 566 (listiger Schlag unter Land) - H 98 - H 595 - H 525 - H 303 - H 2069 - H 199 - H 570 - H 27 - H 326 - H 172

Tonne 1

H 365 - H 51 (+ 3 Min.) - H 183 - H 567 - H 185 - H 566 (unter Spi von der 7) H 471 - H 98 - H 525 - H 303 - H 2069 - H 595 - H 199 - H 570 - H 27 - H 326 - H 172

Tonne 4

H 365 - H 51 - H 183 (0:00:00) - H 185 (+ 1 Min.) - H 567 (+ 2 Min.) - H 566 (+ 6:38 Min.)
Weitere Reihenfolge wie bei der 1

Tonne 7

H 365 - H 51 - H 183 (0:00:00) - H 567 (+ 0:30 Min.) - H 185 (+ 1 Min.) - H 566 (+ 4 Min.) - H 471 (+ 6 Min.) - H 98 (+ 7:10 Min.) heisses Kopf-an-Kopf-Rennen mit H 525 (+ 7:20 Min.) - H 303 (+ 8:10 Min.) - H 2069/H 595/H 570 (+ 10:30 Min.) - H 199 (+ 10:45 Min.) - H 27 - alle anderen spät folgend