

## Die Ballade vom Kobold-Preis 2007

Neunter Juni, dreizehn Uhr,  
Sonne und Wind auf Alsters „Flur“.  
Siebzehn Meldungen, fünfzehn am Start  
an der Linie, drängelten hart!

So mancher fehlte in diesem Jahr,  
fand in der Suppe wohl ein Haar.  
Den einen war der Spi zu groß,  
manche wollten ohne Trapez nicht los.

Yardstickzahlen wurden infrage gestellt.  
Diskussionen haben die Sache nicht erhellt,  
ob noch Klassiker - oder eher nicht -  
jeder interpretierte aus seiner Sicht.

Auch „Lausi“ war zu Haus geblieben,  
findet alles übertrieben.  
Lieber Klaus, Du gehörst dazu!  
Spiel wieder mit, gib endlich Ruh!

## Kobold-Preis 2007

### Zum Verständnis für Interessierte

Am 9./10. Juni fand auf der Hamburger Außenalster bei besten Witterungsbedingungen der 6. Kobold-Preis neuer Zeitrechnung statt. Um 13.00 Uhr erfolgte am Samstag der erste Start. 17 klassische H-Jollen hatten gemeldet, 15 waren am Start erschienen.

Der Chronist nimmt an, dass aufgrund der Tatsache, dass es bei den klassischen in Vollholz gebauten H-Jollen im letzten Jahr Diskussionen um die Yardstickzahlen gab, ob z. B. der Einsatz eines Spinnakers oder des Trapezes „bestraft“ werden soll, oder wie weit in Vollholz gebaute H-Jollen aufgerüstet werden dürfen, um noch als „Alt-H-Jollen“ zu gelten, einige H-Jollen-Besitzer der Veranstaltung fern geblieben sind. Im letzten Jahr waren immerhin 18 am Start.

Vor allem vermisste der Chronist Klaus Leithner vom HSC mit seiner 1942 bei Lehmann in Erkner, Berlin, gebauten H 185, der seit den 1980er Jahren zu den erfolgreichsten „Alt-H-Jollen“-Seglern gehört und 2004 Gewinner des Kobold-Preises war.

An dieser Stelle möchte ich als Chronist der Ereignisse um den Kobold-Preis 2007 den Bericht einmal unterbrechen und die Gedanken des „Sonderklasse“-Eigners, Thomas Richter, zitieren, die dieser als Teilnehmer anlässlich einer Klassiker-Regatta in Kiel äußerte, und die in der Ausgabe 2/07 des Verbandsorgans des „Freundeskreises klassischer Yachten“ (FKY), „Klassiker“, Ausgabe 2/07, S. 19, wiedergegeben wurden:

Thomas Richter – Gedanken zur Authentizität

*Wie sich aus der Geschichte vom Hagen (Name der Yacht – Anm. der Red.) zeigt, wurde von den verschiedenen Eignern versucht, das Rigg des Bootes auf den neusten Stand der Technik zu bringen. Ist das Rigg von 1913 authentischer als das von 1920 oder mehr als das von 1950 mehr als das von 2000? Oder muss ich den Rumpf, der seit der Eignerschaft Nemetschke natur lackiert ist, wieder weiß färbeln?*

*Ich bin der Ansicht, dass gerade der Reiz vom Hagen in dieser permanenten Authentizität liegt. Es ist einfach ein Vergnügen, moderne Yoghurt-Becher bei diversen Sauhaufenregatten zu schlagen (berechnet wie gesegelt).*

*Die Sonderklasse war ausschließlich darauf ausgerichtet, nach den Klassenregeln vergütungslos möglichst schnell gegeneinander zu segeln. Zu dem Zweck wurden deshalb auch auf den älteren Booten Änderungen vorgenommen, sei es im Kiel-, Ruder- oder Riggbereich.*

*Ich bin der Ansicht, dass gerade diese permanente Evolution den Charakter der Internationalen Sonderklasse ausmacht. Wer das nicht versteht oder nicht verstehen will, hat m. E. den Geist der Sonderklasse nicht verstanden. Wir alle wissen, dass Gaffelrigg nicht gleich Gaffelrigg ist. Ist das Gaffelrigg im Stil der (19)Fünfziger originaler als das von heute (America's-Cup-Look); oder ist das Gaffelrigg als solches schon original? Ist deshalb ein Hochrigg nicht original? (Es gab in der*

*Sonderklasse schon 1913 Hochriggs!)*

*Wir alten Sonderklassesegler waren hocheifrig, als Leute auftauchten, die sich neue Sonderklassen bauen ließen. Dass diese wunderschönen Neubauten den alten nicht unbedingt überlegen sind, mag die Bauherren vielleicht enttäuscht haben, jedenfalls entsprechen sie den Klassenvorschriften und daher genau wie die „Alten“ dem Geist der Urväter.*

*Egal wie man die Sache sieht: eines sollten ir uns alle vor Augen halten, Segeln mit unseren Schiffen bringt jedem mehr, als immer nur über echt, unecht oder Vergütungen zu diskutieren.*

*Deshalb: segeln, segeln und nochmals segeln!!!*

Die Diskussion fand ja schon einmal statt, was die Klasse fast gespalten hat.

Die H-Jolle als Einheitsklasse wollten die.

Die anderen sagten: Mit uns nie!

Wir bleiben, was wir immer waren, sind damit stets sehr gut gefahren.

Konstruktionsklasse wollen wir immer bleiben.

Den Einheitsbrei mögen wir nicht leiden!

Aus einem gänzlich anderen Grund

Kam Georg nicht – Schiff nicht gesund!

Im Winter, wie es ist bekannt, da ist es ja fast abgebrannt.

Sein Kahn, der heißt ja „Kennt-er-nix“, bei mir heißt er jetzt „Brennt-er-fix“.

Zum Glück der Schaden ist fast behoben.

Dafür wollen wir Georg loben!

Marco dagegen hatte Glück, gebrannt hat auch sein gutes Stück.

Doch nur der Mast war ganz zerstört.

Brandstiftung etwa? Wie unerhört!!!

Man kann es auch so sagen:

Das gleiche Schicksal ereilte „Libelle“.

Doch Marco, wie immer, ganz auf die Schnelle,

bestellte sofort ein neues Rigg, was hergestellt wurde mit viel Geschick.

Jetzt aber zurück, ich will berichten und über das Geschehen weiterdichten, das auf dem Wasser sich zugetragen

In den 1970er Jahren wollte eine starke Düsseldorfer Fraktion die H-Jolle zur „Einheitsklasse“ machen. 1971, nach dem Ende der Ära der in Vollholz gebauten H-Jollen, brachte die Krefelder Kother-Werft den letzten Grunewald-Riss der in Vollholz gebauten H-Jolle, H 608, in GFK auf den Markt, sodass in Folge die Neubauzahlen wieder stiegen. Die „Einheitsklassen-Gegner“ um den Essener H-Jollen-Segler Gerd Rose, der zur gleichen Zeit schon die erste breite H-Jolle, H 621, gezeichnet und bei Fricke (Dannhus) hatte bauen lassen, verhinderten aber erfolgreich, dass die H-Jolle Einheitsklasse wurde.

Als im Winter eine Halle der Werft Gustävel in Hamburg durch ein Feuer zerstört wurde, fielen dem auch fast zwei H-Jollen zum Opfer. Georg Griesbachs bei Kother nach einem Grunewald-Riss gebaute H 566, „Kennt-er-nix“, verbrannte der Alu-Mast und auch der Rumpf wurde beschädigt. Noch ist die Jolle nicht wieder einsatzbereit.

Und auch das Rigg der H 303 (Bj. 31!), „Libelle“, von Marco Pawlik (HSC) fiel den Flammen zum Opfer. Seine Jolle ist aber schon wieder einsatzbereit.

„Libelle“ ist der Taufname, der 1931 nach einem Retzlaff-Riss bei Zschau in Wusterwitz gebauten H 303. Als „Seebär“ hatte Marco Pawlik die Jolle einst erworben und ihr später wieder den Erstnamen gegeben.

an diesen schönen Sonnentagen:

Nun ging es also auf die Reise,  
zum Kampf um viele Kobold-Preise:  
Becher, Pokale, einer aus Glas,  
den silbernen zu gewinnen, aber ist das  
Maß.

Wer zu Beginn den Start entschied,  
meist bis zum Schluss ganz vorne blieb.  
Vorn kommt man immer schnell auf Touren,  
die anderen dann im „Abgas“ fuhren.

Und wenn man noch den Spi gut fährt  
und an der Kreuz macht nichts verkehrt,  
wird meist das Feld dann angeführt.  
Der Crew dann auch der Sieg gebührt!

Im letzten Jahr war es Joachim,  
seine Brüder kamen nämlich nach ihm.  
In diesem Jahr haben die gewonnen  
und konnten sich im Glücke sonnen.

Sie holten sich den Hauptpokal,  
als Lohn für manche Trainingsqual.  
Und noch dazu den Gaffelpreis.  
Auch dafür floss sehr reichlich Schweiß.

Dicht dahinter der „Vadder“ aus Plön.  
Der freute sich und fand's zu schön,  
den zweiten Platz sich zu ersegeln -  
mit vermessenem Groß, ganz nach den  
Regeln!

Beim „Delphin“ muss immer alles stimmen,  
so leicht ist der ja nicht zu trimmen!  
Diesmal wurd' hinten er zu schwer  
gemacht,  
was letztendlich nur Platz drei gebracht.

Vorbei am „Stockerl“, aber mächtig stolz,  
mit neuem Mast aus gutem Holz  
fuhr Tommy „Hertha“ auf Platz vier.  
Lieber Tommy, Wir gönnen's Dir!

Insgesamt werden bei dieser Regatta zu den  
üblichen Punktpreisen zehn  
„Herausforderungs- (so nannte man damals  
die „Wanderpreise“) bzw. Sonderpreise“  
vergeben. An dieser Stelle verweise ich  
einmal auf die Homepage des Kobold-Preises  
unter [www.kobold-preis.com](http://www.kobold-preis.com)).

Gesegelt wird auf dem historischen Kurs von  
1929, als der Kobold-Preis zum ersten und  
einzigen Mal vom NRV für die damalige F-  
Jollen-Klasse (die 15-qm-Wanderjolle des  
damaligen DSV führte ein F im Segel als  
Klassenzeichen – im Gegensatz zum H des  
DSB) ausgeschrieben wurde.

Gemeint ist Joachim Ruppert, HSC, auf H  
460, „Delphin“, einem Vorkriegsbau mit  
unbekannter Herkunft, der im letzten Jahr  
die Regatta gewonnen hatte. In diesem Jahr  
hatten seine beiden Brüder, Jens und  
Christian (NRV) auf dem Langner-Bau von  
1953, H 183, „Sommerliebe“, die Nase vorn.  
Ihre H-Jolle wurde nach einer gründlichen  
Restauration vor einigen Jahren wieder auf  
Gaffel zurückgerüstet.

Der „Hauptpokal“ ist der Preis für den Sieger  
aller H-Jollen-Gruppen (unterschieden  
werden H-Jollen mit Vollholzrigg/incl. Gaffel  
oder mit Alurigg, mit dem sie entweder  
nachgerüstet oder seit 1965 hauptsächlich  
ausgestattet waren).

„Vaddern brugt dat“ heißt die 1959 bei  
Fricke nach einem Grunewald-Riss gebaute H  
420 von Klaus Kirchner, der seine Jolle im  
PSV auf dem Plöner See liegen hat. Sein  
Großsegel vom vorletzten Jahr war zu groß  
und entsprach nicht den Vorschriften.

H-Jollen werden bei weniger Wind an der  
Kreuz „auf den Kopf“ getrimmt, der  
Vorschoter sitzt also meist sehr weit vorn.  
Da der diesjährige Steuermann der „Delphin“,

Zwei Plätze dahinter mit listigem Schlag,  
so wie der Ob... das gelegentlich mag,  
prügelte er „Bello“ über den Parcours  
und sich mit Werner Platz sechs einfuhr.

An der Vier waren sie noch auf zehn.  
Da sah er plötzlich den Wind sich drehn,  
fuhr ans „Atlantic“-Ufer – mit List und  
Tücke  
und nutzte die sich bietende Lücke.

Der „Kenterbold“ wurd' nicht vergeben,  
denn keiner hat im Bach gelegen.  
Die Antwort: Ein Meister hat diesmal  
gesteuert,  
vom Eigner selber angeheuert.

Der hatte nämlich im letzten Jahr,  
als dieser Preis ganz neu noch war,  
den Kahn vorm Steg auf die Seite gedreht.  
Dabei hatte es wirklich nicht so doll geweht.

In diesem Jahr noch weniger Wind,  
denn bläst der mehr, geht's oft geschwind,  
dass einer mal Schwert-oben treibt  
und sich erstaunt die Augen reibt,

was aus der Alster man sich fängt,  
das schwer und schwarz am Mast dann  
hängt.  
Zum Trost gab's dafür `nen feinen Schluck,  
der hielt nicht lange - war weg ruck zuck!

Getröstet wurd' diesmal H fünf sechs  
sieben,  
im Kampf um Platz vier ganz aufgerieben,  
nahm der Eigner verbissen (?) – von wegen  
-  
das Fläschchen mit einem Grinsen  
entgegen!

„Kopf an Kopf“ – Mensch, war das knapp!

Stefan Kriebel, schwergewichtiger als der  
Eigner ist, stimmte die Gewichtsverteilung  
nicht ganz.

Tommy Loewe vom HSC musste sich nach  
einem Malheur beim Kobold-Preis 2006 für  
seine 1935 nach einem Gärsch-Riss  
(Bergholz & Gärsch) gebaute „Herta II“  
wieder ein neues Gaffelrigg bauen lassen.

„Der listige Schlag“ ist ein Sonderpreis –  
gegeben, wie der Name schon sagt, für einen  
gewinnbringenden taktischen Segelschlag,  
der einen aus nicht so aussichtsreicher  
Position weiter nach vorne bringt.  
Mit Ob... ist der Chronist dieser Regatta  
gemeint, der „Obmann“ der klassischen H-  
Jollen, Michael Krieg. Die 1951 nach einem  
Grunewald-Riss bei Mitterer gebaute „Bello“  
heißt eigentlich „Che bello“, H 199, und  
gehört Werner Lepper aus Hamburg, der an  
der Vorschot sitzt.

Der „Kenterbold“ ist eine zu einem  
Sonderpreis verarbeitete Aalreuse, die vor  
zwei Jahren nach einer Kenterung am Mast  
der H 199 hing.

Der „Meister“ ist Stefan Kriebel, der als  
Schotte oftmaliger Deutscher Meister bei  
den (modernen) H-Jollen wurde und in  
diesem Jahr die „Delphin“ von Joachim  
Ruppert steuerte. Im letzten Jahr kenterten  
die beiden direkt am NRV nach dem  
Zieldurchgang.

2005 blies es so kräftig, dass immerhin fünf  
H-Jollen-Crews „baden“ gingen.

s.o.

Der „Trostdbold“ ist ein weiterer Sonderpreis  
in Form eines Fläschchens Calvados. Der  
braucht übrigens im folgenden Jahr nicht  
wieder zurückgegeben werden.  
Die H 567 ist die „Prinzessin“ von Kersten

Heiko brachte Jürgen auf Trab.  
Am Ende war's man grad 'ne Sekunde  
Bei einem Lauf von einer Stunde.

Bei „Ilha“ sitzt 'ne Frau an Bord.  
So gewinnt die Crew in einem fort  
„Herr und Frau Kobold“. Wie im letzten  
Jahr,  
als Kathrin auch an Bord mit war.

Und ohne die, die hinten liegen,  
können die vorderen ja nun nicht siegen.  
Ein Rat: Ihr müsst viel mehr trainieren,  
dann braucht Ihr Euch nicht zu genieren!

Diesmal war's H drei zwei sechs.  
Es scheint ja wirklich wie verhext,  
denn „Kobolds Lehrling“ mag dies' Schiff.  
Haben es die Crews nicht recht im Griff?

Aus Plön kam auch noch Ulrich Heine.  
An der Schot saß diesmal seine Kleine.  
Die zog die Strippen auf eins vier sieben  
und das recht kräftig, nicht übertrieben!

Ein schön getrimmtes Gaffelschiff,  
haben eigentlich die Brüder Kühl im Griff.  
Das Schiff allerdings kann noch sehr viel  
mehr,  
als seine Crew zeigt bisher her!

Auch mit von der Partie Herr Lallemand,  
als Strick-/Stickmeister uns bekannt.  
Er tummelte sich im Mittelfeld,  
war sozusagen dort der Held.

Mit der letzten H-Jolle, die aus Holz gebaut,  
sich Jochen auf die Piste traut.  
Mit hoher Nummer, sehr spät vermessen,  
ein Riss von Ernst. Ich hab's nicht  
vergessen!

Auch der Alsterobmann ist immer dabei.  
Der Klaus, er segelt die eins sieben zwei.

Weichbrodt aus Hamburg, der als Gesamt-  
Fünfter an den Punktpreisen vorbeifuhr. Für  
ihn war dieser Preis allerdings das Beste, was  
ihm passieren konnte.

Auch die Trophäe für das spannendste Kopf  
an Kopf-Rennen ist ein Sonderpreis, gegeben  
für den Sieger eines Duells, dass sich Jürgen  
Grandt und Heiko Quandt mit ihren Jollen  
auf dem Weg ins Ziel lieferten. Sieger war mit  
seiner H 571 letztendlich im Ziel Jürgen  
Grandt auf seiner „Intermezzo“, knapp vor H  
471, „Ilha“, von Heiko Quandt.

„Ilha“ (portugiesisch = Insel) ist die 1961  
nach einem Grunewald-Riss bei Fricke für  
einen Berliner Segler gebaute erste  
„Intermezzo“, bei der die Gattin des Eigners,  
Katrin Quandt, an den Schoten sitzt. Das  
eingespielte Paar hat den Sonderpreis „Herr  
und Frau Kobold“ schon häufiger gewonnen.

Hier geht es um einen weiteren der vielen  
Sonderpreise, den „Kobold-Lehrling“, einen  
sehr kleinen Pokal auf einem großen Sockel,  
vergeben an die Mannschaft, die ohne dns,  
dnc, dnf oder dsq auf dem letzten Platz lag.  
Nähere Angaben über diejenigen, die ihn  
„gewonnen“ haben, verschweigt des  
Chronisten Höflichkeit.

Die H 147 von Ulrich Heine aus Plön war  
bestimmt die schwerste H-Jolle im Feld. Mit  
1,90 m Breite wiegt die bei de Dood nach  
einem Miglitsch-Riss 1949 gebaute  
„Rabauke“ aus Eiche ca. 500 Kilo.  
Seine „Kleine“ ist Heines jüngste Tochter  
„Lina“.

Ingo und Mario Kühl aus Berlin segeln die  
1951 nach einem Drewitz-Riss gebaute H  
27.

Helge Lallemand ist Chef einer Stickerei-  
Firma in Norderstedt und segelt die ebenfalls  
nach einem Grunewald-Riss bei Fricke 1964

Er hat seinen Kahn jetzt ganz gut im Griff,  
selbst wenn der Wind mal ordentlich pfiiff.

Zum Schluss noch ein Wort zum „Original“,  
der Sektkübel mit Henkel – gebaut nicht  
aus Stahl,  
sondern aus feinstem Silber ward er  
gemacht,  
mit Wildschweinhauern als Henkel. Welche  
Pracht!

Er wird vergeben für eine Tat,  
die allgemeine Anerkennung verdient denn  
hat.

Im letzten Jahr an Herr Hinrich Franck  
für seine Fotos. Vielen Dank!

In diesem Jahr, Herr Matuszak,  
auch 2007 wieder sehr auf Zack.  
Hatte freie Hand, konnte schalten und  
walten,  
wenn's galt, das Booklet zu gestalten.

Darin kann man dann fein lesen,  
wie all die Jahre ist's gewesen.  
Und es werden wieder Fotos kommen,  
die immer tausendfach aufgenommen.

Und die Plakette – welche Farbe wird's denn  
sein?

Vielleicht ja gelb wie Sonnenschein.  
Das würde erhellen die dunklen Tage  
und schmücken das Schapp – keine Frage!

Kobold 2008 kommt ganz bestimmt,  
wenn sich ein jeder recht brav benimmt.  
Und so freut sich das Kobold-  
Organisationskomitee  
wieder auf viele H's auf dem Hamburger  
„See“.

gebaute H 525, „Ariane“.

Die H 2069, „Filou“ wurde 1989 als  
Gesellenstück nach dem 1971 von Manfred  
Ernst gezeichneten Riss gebaut, der dann  
zum „Einheits-Riss“ in der DDR wurde. Die  
Jolle wurde später vermessen und bekam so  
eine erst nach der Wende vergebene  
2000er-Nummer.

Der Obmann der H-Jollen auf der Alster ist  
Klaus Steinbeck vom HSC, der früher seinen  
„Dampfer“, einen Vorkriegsbau mit  
unbekannter Geschichte, die H 172, vor  
allem bei Starkwind gern mal auf die Seite  
legte.

Das „Original“ ist der vom ehemaligen  
Vorsitzenden des NRV, Dietrich Fischer,  
1929 gestiftete Preis, ein silberner  
Sektkübel, den uns die Tochter des  
damaligen Gewinners, Pimm von Hütschler,  
für einige Jahre zur Verfügung gestellt hat.  
„Kobold“ hießen übrigens alle Boote Fischers.  
Hinrich Franck ist der launige Fotograf, der  
seit dem ersten Kobold-Preis neuer Zeit  
2002 die Regatten fotografiert hat und  
deren Ergebnisse später die Teilnehmer per  
CD erfreuen.

Seit 2002 wird der Kobold-Preis durch ein  
umfangreiches Booklet mit vielen  
Geschichten um den Kobold-Preis, seinen  
damaligen Gewinner und das Wiederauffinden  
des Sektkübels begleitet. Herr Matuszak  
stellt alles zusammen und ist für das Layout  
zuständig.

Als Erinnerung an die Regatta gibt es zu  
Weihnachten für jeden Teilnehmer eine  
Erinnerungsplakette: in Schwarz 2002, Weiß  
2003, Blau 2004, Grün 2005, Rot 2006 -  
und 2007 ???

Zum „Kobold-Organisationskomitee“ zählen neben dem Chronisten natürlich das NRV-Team um Herrn Hoffmann und vor allem auch der jüngste der drei Ruppert-Brüder, Jens Ruppert.

Michael Krieg