

Kobold-Preis 2010

Seit 2002 richtet der NRV auf der Alster jeweils im Juni eine Regatta für H-Jollen in Vollholzbauweise aus - in Erinnerung an eine Regatta, die erst- und einmalig 1929 an gleicher Stelle stattfand und ihren Namen vom damaligen Vorsitzenden des NRV, ??? Fischer, erhielt: **Kobold-Preis**. So nannte Fischer seinerzeit seine Boote. Die Regatta, deren Ausschreibung offiziell von der Segelzeitschrift „Yacht“ ausgeschrieben wurde, sollte dazu dienen, die F-Jolle, die 15-qm-Kreuzerjolle (-Wanderjolle) des Segler-Verbandes auf dem Hamburger Binnenrevier bekannt zu machen. Zur Erinnerung: Die F-Jollen verschwanden 1933 bei der großen Gleichmacherei aus den Regattalisten, da sie sich alle ein H, von denen gab es mehr im mit dem Verband zwangsvereinigten Segler-Bund, ins Großsegel nähren lassen mussten. Der Originalpreis von 1929, ein silberner Sektkübel mit Wildschweinhauern als Henkel, gewann seinerzeit kein Geringerer als „Pimm“ von Hütschler auf seiner F 58. 2002, wenige Tage vor der Wiederauflage dieser historischen Regatta, war das Original nach 73 Jahren erstmals wieder in Hamburg, erfolgreich gesucht und gefunden in der Schweiz bei der Tochter Pimm von Hütschlers, die den Organisatoren der Regatta den Preis für einige Zeit zur Verfügung gestellt hat.

Er wird seitdem zum Abschluss der Regatta und anschließenden Siegerehrung und Preisübergabe an jemandem vergeben, der im besonderen Maße etwas Positives zu dieser Regatta beigetragen hat und somit extra geehrt werden soll. Mit dem Gewinner 2010, Moritz Ruppert (15???) vom NRV, ehrten die Organisatoren in diesem Jahr den jüngsten Steuermann der H-Jollen in der Hoffnung, dass in den kommenden Jahren weitere Jugendliche in die Fußstapfen ihrer Väter treten mögen, um die noch erhaltenen Vollholz-H-Jollen weiter zu pflegen und zu segeln.

Der Gesamtsieger des Kobold-Preises 2010 war mit seiner H-Jolle, Windspiel, zum ersten Mal auf der Alster. Ulf Meusel ist mit seiner 1951 gebauten H-Jolle als Mitglied des Plöner SV auf dem Großen Plöner See in Schleswig-Holstein beheimatet.

Wir trafen den Sieger auf der diesjährigen Hamburger Bootsausstellung und baten ihn um ein Interview.

Kobold-Preis

Ulf, Du bist gar kein Schleswig-Holsteiner ...

Ulf M.

Nein, ich wurde 1963 in Greifswald geboren und bin erst nach der Wende hier in den Westen gekommen.

Kobold-Preis

Erzähl ein bisschen was über deine seglerische Vita.

Ulf M.

Ach, der übliche Weg: Als 9-jähriger habe ich in der HSG (Hochschul- Sportgemeinschaft) Greifswald, Abteilung Segeln, der heute wieder seinen alten Namen, Akademischer Segler Verein (ASV), trägt, segeln gelernt. Zuerst im Opti, dann Pirat und OK-Jolle, später auch auf Halb- und Eintonner.

Kobold-Preis

Du bist Bootsbauer geworden. Seit wann?

Ulf M.

Seit 1979. Ich lernte damals bei der Volkswerft Stralsund, Abteilung Bootsbau in Greifswald (heute Hanse). Das war noch klassischer Holzbootsbau. Mit GFK umzugehen, habe ich erst im Westen kennen gelernt. Ich bin nach der Wende ja dann sofort zu Knierim gegangen, wo ich noch heute beschäftigt bin.

Kobold-Preis

Wie kamst Du dazu, nach einer H-Jolle als Restaurationsobjekt zu suchen?

Ulf M.

Im zweiten Lehrjahr habe ich in Greifswald eine H-Jolle repariert. Sie war nach einem Drewitz-Riss gebaut und Gaffel-getakelt. Die Linien, die dieser einmalige Konstrukteur vom Müggelsee aus Ostberlin damals zu Papier gebracht hat, sind nach wie vor einmalig. Wenn man ein Auge dafür hat, vergisst man so was nicht. So eine H-Jolle wollte ich also immer mal haben.

Kleine Anekdote am Rande: Als wir mit der Jolle fertig waren, wollten wir damit auch unbedingt mal segeln. Und da der Besitzer seine Jolle erst am Abend abholen wollte, zogen wir die Plünnen hoch und sind bei ziemlich strammen Wind raus und just in dem Moment vor dem Hafen umgekippt, als der Eigner überraschenderweise schon vorher auftauchte, um sein Boot abzuholen.

Kobold-Preis

Hier bei uns bist Du dann auf der Suche nach einem Restaurationsobjekt im vergangenen Jahr fündig geworden.

Ulf M.

Ja. Auf der Homepage der Klassenvereinigung wurde für wenig Geld am Starnberger See eine H-Jolle angeboten. H 204, Baujahr 1951, bei Fricke gebaut. Noch beim alten Fricke (dessen Tochter später Dannhus geheiratet hat, sodass die Werft sich dann Fricke & Dannhus nannte – Anm. der Redaktion) und – eine andere hätte es gar nicht sein dürfen – es war ein Drewitz-Riss. Ein Anruf, und sie war gekauft. Unbesehen. Was den Besitzer natürlich sehr gewundert hat. Aber ich wusste, was ich wollte und konnte. Zudem hat die Jolle die letzten neun Jahre in einer Halle gelegen. Was sollte schon groß sein. Wenig später lag sie im Norden. Am Starnberger See war ich spät angekommen, habe mich in der Scheune neben das Boot gesetzt und mich die ganze Nacht an den Linien erfreut. Verrückt? Von mir aus.

Kobold-Preis

Was weißt Du sonst zur Geschichte der Jolle?

Ulf M.

Wie gesagt, sie wurde nach einem Drewitz-Riss gebaut. 1,89 m breit. Ziemlich breit für die damalige Zeit. (Wobei Drewitz mit der H 1/Zählung im DDR-Register schon eine 2,00 m breite H-Jolle gezeichnet hat, die aber nie richtig gelaufen ist – Anmerk. der Redaktion). Allerdings nach einem anderen, nach dem Fricke zur gleichen Zeit H-Jollen gebaut hat. Der Ersteigner vom Dümmer wollte unbedingt seinen eigenen Drewitz-Riss gebaut haben. Das war dann zwar teurer, aber ihm egal. Eine Woche nach Indienststellung wurde das ursprünglich gaffel-getakelte Boot aber auf Hochtakelung umgeriggt. Sie soll später dann auch mal in Berlin beheimatet gewesen sein. Aber die Spur verliert sich dann.

Kobold-Preis

Du hast sie ja nun wieder auf Gaffel umgeriggt. Wie aufwändig war die gesamte Restauration, die Du ja in nur einem Winter durchgeführt hast? Und, das soll nicht verschwiegen werden,

Du hast Deine Jolle keineswegs klassisch, sondern unter Einsatz moderner Materialien und hochwertiger Beschlagsausrüstung restauriert.

Ulf M.

Ja, aber alles im Rahmen der Vermessungsbestimmungen. Das macht unsere Klasse ja gerade so interessant. Sie ist nach wie vor Konstruktionsklasse. Und ich habe mich für diesen Weg der Restauration entschieden. Ich wollte natürlich auch ein konkurrenzfähiges Boot haben, auch wenn manche Puristen über das Ergebnis die Nase rümpfen mögen. Aber das DSV-Yardsticksystem schafft ja bei Regatten über die Vergütung einen gewissen, wenn auch nicht immer allen gerecht werdenden Ausgleich. Ansonsten ... ich will Spaß haben beim Segeln und auf Regatten. Und wenn es denn aufgrund der vergebenen Yardstickzahl berechnet mal nicht für einen vorderen Platz reichen sollte, wie z. B. in Schwerin bei der Holzbootregatta, wo ich gegen die fast 500 kg schwere H 147 das Nachsehen hatte, sei's drum. Das verdirbt mir nicht die gute Laune. Da freue ich mich für die. Zumal es noch ein Vereinskamerad war.

Kobold-Preis

Wie umfangreich sah die Restauration deiner H-Jolle aus?

Ulf M.

Grundsätzlich kann ich sagen: Bis auf die Außenhaut, den Balkweger und 2 m Kielsohle ist alles neu. Das heißt, Steven, Schwertkasten, 6 m Kielschwein, Wrangen und 126 Spanten (!), also alle. Hinzu kommt ein neues Sperrholzdeck, 8 mm insgesamt, davon 2 mm Mahagonifurnier. Der Bootskörper wurde geputzt und zum Trockenliegen der Jolle auf dem Hänger mit einer 180-gr-Glasgewebe beschichtet. Das ganze Boot wurde von Innen und Außen mit Epoxi (SP 320) versiegelt. Eine Rumpfbehandlung für die Ewigkeit.

Kobold-Preis

Und das Rigg?

Ulf M.

Ich wollte ja wieder eine Gaffeltakelung haben und natürlich schwebte mir die Bergner-Gaffel vor, wie sie auch auf der „Gazelle“ und „Sommerliebe“ zu finden ist. (Thomas Bergner ist Bootsbauer in Trappenkamp, baut moderne H-Jollen nach dem Kalb-III-Riss, und hat zuerst bei der „Gazelle“, H 785, und später bei der „Sommerliebe“, H 183, die Gaffelspiere anstatt eines Hahnepotläufers mittig mit einem Beschlag versehen, sodass die Gaffel mit einem Dorn von oben in die Mastspitze gesetzt werden kann. Anmerk. der Redaktion.) Der größte Vorteil dieser Gaffel ist, dass vor allem bei der Halse der Druck von der Gaffelklau auf den Mast genommen wird. Da wird Bruchgefahr verhindert. Ansonsten ... der Mast sieht noch schwarz aus, sodass alle denken, er sei aus Karbon. Nein, er besteht aus Spruce, ist lediglich mit Karbon belegt. Das kommt aber im Winter runter. Mir war der Mast zu steif. Er arbeitet zu wenig. Außerdem habe ich ja auch das lose Vorstag schon durch eine feste Vorstagspiere ersetzt. In den Mast selbst habe ich eine Nut zum Setzen des Segels geklebt. Vorteil: Das Setzen des Groß geht denkbar einfach. Was aber noch wichtiger ist, dass ich über das Cunningham das Segel bis in die Spitze gut trimmen kann. Von Weitem sieht das Rigg eigentlich wie ein Peitschenmast aus. Nur nicht insgesamt drehbar. Wobei die Gaffel natürlich das Segel im Toppbereich dreht.

Kobold-Preis

Hast Du an den Riggmaßen noch was geändert?

Ulf M.

Nein. Das konstruierte J-Maß von 1,48 m habe ich beibehalten und danach das Rigg gerechnet. Ich denke, Drewitz hat sich was bei diesen Maßen gedacht. Hätte ich das J-Maß verändert, hätte ich auch den Schwertkasten versetzen müssen, damit der Lateralplan stimmt. Nein, das ist schon stimmig so.

Kobold-Preis

Und von wem stammen die Segel?

Ulf M.

Die Segel sind von Gericke aus Brandenburg. Aus meiner Sicht einer der wenigen Segelmacher, vielleicht sogar der einzige, der noch ein gutes und vor allem vermessungsfähiges Gaffelsegel zeichnen kann.

Kobold-Preis

Noch ein Wort zur Beschlagsausrüstung.

Ulf M.

Komplett Harken und als Luxus eine Spibaumschleuder.

Kobold-Preis

War der Gewinn des Kobold-Preises eine Überraschung für Euch?

Ulf M.

Na ja, ein bisschen Glück hatten wir schon, zumal wir uns in der ersten Wettfahrt mächtig verfahren haben. Wir hatten ja eine Tonne ausgelassen und mussten an zweiter Stelle liegend die ganze Alster wieder zurück. Letzte wurden wir trotzdem nicht. In der zweiten Wettfahrt belegten wir dann einen dritten Platz und Sonntag zwei erste. Die Königinnen-Crew (H 530, Anmerk. der Redaktion) war ja der eigentliche Favorit und haben Samstag schon mächtig gefeiert. Aber die hätten vielleicht mal ein bisschen rechnen sollen. Durch den möglichen Streicher hatten wir bei Punktgleichheit und mehr ersten Plätzen am Ende die Nase vorn. Aber unabhängig davon: Beim Kobold-Preis dabei zu sein, ist für unsere Vollholz-H-Jollen einfach ein Muss. Diese Regatta bringt einfach sehr viel Spaß. Und den wollen wir doch alle haben.

Kobold-Preis

Ulf, wir danken Dir für dieses Gespräch.