

Kobold-Preis 2011

Der Bericht über die Regatta zum Kobold-Preis 2011 ist die Geschichte von vier Beteiligten – die der Sieger und ihres Bootes und den beiden Geehrten mit dem Original.

Claas Lehmann (NRV) steuert seit zwei Jahren die 1964 bei Willi Kother (†) in Krefeld gebaute H 530, „Königin“. Und diese zusammen mit dem Eigner an der Vorschot, **Erich Walther**, und nach einer gründlichen Überholung und diversen Umbauten, was die Performance betrifft, auch äußerst erfolgreich: zweimaliger Gesamtgewinner in der Jahreswertung der Mittwochabend-Känguru-Regatten des HSCs, zweimaliger Sieger über alles der Holzbootregatten 2010 und 2011 beim HSC und des diesjährigen Kobold-Preises. Den Gewinn dieser - neben dem Sieg beim Traditionstreffen - wertvollsten Trophäe, die die Holzbootfraktion der H-Jollen zu vergeben hat, hat er sich im letzten Jahr immerhin punktgleich mit dem Ersten nur deshalb vermasselt, als er durch einen Vorstagbruch, der sie (faktisch) zur Aufgabe zwang. Eine Notreparatur zwischen den Wettfahrten erfolgte dann provisorisch unter großem Zeitdruck (Wettfahrtleiter Hans Herbert Hoffmann hat extra die Startreihenfolge geändert, die H-Jollen als letztes, damit sie's überhaupt noch schaffen!). Trotz durchhängendem Vorstag lagen sie 100 Meter vor der letzten Luvtone an erster Stelle, als das Vorsegel dann wieder von oben kam (durchschamfilt, das Spifall, an dem es gesetzt war), dann Vorsegel am Toppnant gesetzt, und damit immerhin noch zweiter geworden. In diesem Jahr ließ er mit vier (berechnet) ersten Plätzen nichts anbrennen.

Erich Walther

„Ich habe die „Königin“ Anfang 2009 über eBay bei Rheine in recht schlechtem Zustand erworben, nachdem ich zuvor zehn Jahre den kleinen Bruder der H-Jolle, die 10 qm Wanderjolle (z) hatte. Es fehlten der Mast und Baum, die Segel, mehrere Spanten waren gebrochen und diverse Planken gerissen. Mitte 2010 schwamm das Schiff endlich und konnte sein wahres Potential mit einigen Reparaturen in Folge zeigen. In Recherchen gelang mir der Kontakt mit dem ersten Eigner, Ric Stiens, aufzunehmen und in der Folge durch den Oldenburger Frank Kaempf (bekannter ehem. H-Jollen-Segler auf dem Zwischenahner Meer – Anm. der Redaktion) bekam ich eine in Video festgehaltene Dokumentation von 1986 über eine ausführliche Restauration (Maden im Schwertkasten, neues Deck ...). Dank meines hervorragenden Steuermann und unserer langjährigen, gemeinsamen Segelei gelang uns der ein oder andere Sieg mit der „Königin“. Ich segle seit meinem 14. Lebensjahr. Gelernt habe ich auf einem Jollenkreuzer auf der Nordsee und einigen Langstreckenregatten im Mittelmeer sowie vielen gemeinsamen Törns mit meinem Freund Claas seit 1997!“

Claas Lehmann

„Angefangen habe ich auf „Vadderns“ Dickschiff. Das erste war ein alter Holz-Schärenkreuzer, als ich vier Jahre alt war. Dann erfolgte bald der Einstieg in den Opti, auch Regatten und immer volles Programm. Ab 16 bin ich permanent Europe gesegelt, dreimal WM-Teilnahme, erster der Rangliste, Dt. Vizemeister usw.. Anschließend war ich in der Sportfördergruppe Segeln der Bundeswehr, dann erfolgte mit 21 der Umstieg in den 470er. Die nächsten Jahre habe ich dort auch noch Vollgas gegeben, war C-Kader-Mitglied, bin währenddessen aber auch schon Klassik-Dickschiff gesegelt. Mit 29 habe ich dann eine zweijährige Pause eingelegt und 1997 erfolgte die Anschaffung eines hölzernen 30er Jollenkreuzers, Bj. '56 de Dood. Mit dem wurde bis zum heutigen Tag Nord- und Ostsee unsicher gemacht. Nun ist er zu verkaufen, da ich mir dieses Jahr eine 8-KR-Yawl aus Vollholz zugelegt habe. Bereits 1998 stieg ich wieder in die aktive Jollenregattaszene ein, und zwar in den 505er. Auch dort war ich ganz erfolgreich unterwegs, zig WM-Teilnahmen,

davon dreimal Top Ten, zuletzt im vergangenen Jahr, und auch zweimaliger Kieler-Woche-Sieger.

Unter der Woche segle ich seit zehn Jahren mit Erich Mittwochsregatten, zunächst mit der 10-qm-Wanderjolle, dann wurde die H-Jolle angeschafft und auch damit viele Mittwochsregatten gesegelt. Außerdem den Kobold-Preis und die Holzbootclassics auf der Alster. Zu mehr reicht es in der H-Jolle nicht wegen der o.g. parallelen Segelaktivitäten. Meine Liebe gilt immer mehr den alten klassischen Booten und Yachten.“

Ein Wort zur Entstehung der „Königin“ – gleichzeitig ein Stück H-Jollen-Klassengeschichte

„Die H-Jolle ist tot! Es lebe die H-Jolle!“ So betitelte das Segelsportmagazin „Yacht“ in ihrer Ausgabe 8/1965 einen zweiseitigen Bericht über die Klasse, deren Neubautätigkeiten stark zurückgegangen waren. Die Gründe waren vielfältig:

- In nationalen Klassen durfte seit zwei Jahren keine Dt. Meisterschaft mehr ausgesegelt werden - der Beschluss aber 1965 wieder aufgehoben -,
- die H-Jolle als Konstruktionsklasse hatte längst keine innovativen Ideen mehr hervorgebracht, wurde immer noch in Vollholz gebaut und war entsprechend teuer,
- der formverleimte internationale FD hatte ihr längst den Rang abgelaufen und
- der Sperrholz-Zugvogel griff alle diejenigen Segler ab, denen die H-Jolle zu sportlich war.

So entschloss sich der Schreiber des Yacht-Artikels, der Essener Ric Stiens, bei Willi Kother zur Saison 1964 in Krefeld einen neuen Grunewald-Riss bauen zu lassen. Er und sein Segelfreund Gerd Rose, beide mit ihren Jollen auf dem Essener Baldeneysee beheimatet und unerbittliche Verfechter zur Aufrechterhaltung der H-Jolle als Konstruktionsklasse, versuchten, der Klasse frischen Wind einzuhauchen, Rose mit der H 521 „Inga“ und Stiens halt mit der 1,87 Meter breiten „Königin“, H 530. Und die hatte, im Vergleich zu den bisher hauptsächlich von Fricke Dannhus gebauten H-Jollen einige Neuerungen zu bieten: geringstzulässiges Freibord, leichteres Sperrholzdeck ohne Wellenbrecher und Süllrand, rechts und links am Mast Öffnungen im Deck für den Spinnaker, der „außenrum“ gefahren wird, Elvström-Lenzer und Lenzklappen am Spiegel. Hinzu kamen ein dünner, leichter Holzmast ohne feste Vorstagspiere, wobei die Fock dank eines FD-Beschlags mit endlos geführter Bedienungseine im Boot rollbar war. Das Niroschwert war ebenfalls aus Gewichtsgründen am Hals mehrfach durchbohrt.

Die „Königin“ sorgte für einige Aufregung in der Klasse und war nicht unumstritten, läutete aber tatsächlich eine bis 1970 dauernde Phase in der Klasse ein. Erst dann wurden die bis dahin immer noch in Vollholz gebauten H-Jollen, seit 1965 ab H 540 1,90 Meter breit und mit Alumasten bestückt, von der Kother-GFK-Version abgelöst.

Das ist aber eine andere Geschichte.

Die Vergabe des „Originals“

„Das Original“ wird in Übereinkunft mit den Organisatoren und dem Veranstalter des Kobold-Preises jährlich als Auszeichnung für eine besondere Tat, die im Zusammenhang mit dieser Regatta steht, vergeben. Er wird symbolisch verliehen und verbleibt über das Jahr sicher verwahrt in den Vitrinen des Vereins.

Wer weiß, ob dieser älteste erhaltene Pokal der H-Jollen-Klasse die Wirren des Zweiten Weltkrieges überstanden hätte, wäre nicht Walter von Hütschler der Sieger der damals einmaligen Sonderwettfahrt gewesen. Viele seiner Konkurrenten kamen aus Berlin, das ja

bekanntlich schwer unter dem Kriege zu leiden hatte. Glück im Unglück: Er nahm den Pokal mit ins Ausland, bewahrte ihn aber nicht mit vielen seiner anderen Preise auf, die nach Torpedobeschuss durch ein deutsches U-Boot, als von Hütschler mit seinem Hab und Gut die USA Richtung Brasilien verlassen hatte, verloren gegangen waren. So blieb er erhalten und die beiden diesjährig Geehrten – **Hilke und Horst Reuther** - haben indirekt etwas damit zu tun, dass er seit 2002 vorerst wieder in Hamburg ist.

Die Geschichte begann zur Summer Classic's, der von Hilke und Horst Reuther organisierten Holzbootregatta des HSC, im August 2001. Seinerzeit schwebte dem damaligen Alt-H-Jollen-Obmann schon länger vor, für die in Vollholz gebauten H-Jollen eine eigene Regatta auf der Alster ins Leben zu rufen. Das hatte zwei Gründe: Es gab inzwischen mit über zwei Dutzend (!) Vollholz-Exemplaren geradezu einen Alt-H-Jollen-Boom auf der Alster, zur Summer Classic's waren aber (offiziell) nur zehn Boote einer Klasse zugelassen. Der HSC, sprich die beiden Reuthers, erklärten sich auf Anfrage grundsätzlich bereit, eine nur für Vollholz-H-Jollen ausgeschriebene Wettfahrt durchzuführen, und auch, das war der ausdrückliche Wunsch von Michael Krieg, unter dem Namen derjenigen Wettfahrtserie, die 1929 erst- und einmalig unter dem Namen „Kobold-Preis“ vom benachbarten NRV für die damalige 15-qm-Binnenjollenklasse (F-Jolle) des DSVb durchgeführt wurde.

Da der Wettfahrtsname u. U. geschützt war, sprach man seitens der Klasse beim NRV vor, um sich die Erlaubnis zu holen, den Regattanamen erneut zu verwenden ... und erhielt eine Absage. Es sei denn, man führte die Regatta unter der Egide des NRVs durch. Das bedeutete, dass es zwei Holzbootveranstaltungen auf der Alster geben würde, man vonseiten der H-Jollen-Klasse der HSC-Regatta aber keine Konkurrenz machen wollte. Aber so großzügig wie liebenswürdig man die Reuthers kennt, gaben sie grünes Licht – „Ja, das macht man!“ – und die Vorbereitungen für den ersten Kobold-Preis neuer Zeitrechnung konnten anlaufen.

Aber die Reuthers kamen noch einmal ins Spiel: Dank vielfältiger Verbindungen der beiden zu Hamburger Unternehmen gab es bei der von ihnen organisierten Holzbootregatta immer viele Sonder- und Teilnehmerpreise zu gewinnen. Und so gewann Michael Krieg bei den Summer Classic's einen besonderen Preis – ein Wochenende in einem von der Hamburger Mercedes-Niederlassung gesponserten Mercedes. Als der Preis, der Preis der Mitte, also den Mittelplatzierten aller Teilnehmer, im August 2001 dem überraschten Gewinner übergeben wurde, ahnte dieser allerdings noch nicht, dass er neun Monate später mit einem nagelneuen 190er T-Modell Richtung Schweiz und drei Tage später mit über 2000 km mehr auf der Uhr und dem silbernen Original-Sektkübel im Gepäck und einer H-Jolle hinten dran, die er mal eben noch auf der Rückfahrt von München holte, rechtzeitig zum ersten Kobold-Preis neuer Zeitrechnung wieder in Hamburg sein würde.