Liebe Segler, der Schlüssel liegt bei uns

An den Vorstand der IOU Deutschland und alle Olympiajollensegler

Liebe Segelfreunde,

Seit rund zwei Jahren diskutieren wir nun über ein oder zwei Millimeter. Dabei verlieren wir Vertrauen und Freude am Segeln. Das können wir ändern. Der Schlüssel liegt jetzt bei uns, den Seglern.

Der Vorschlag zur Änderung der Klassenvorschriften sollte für Ruhe sorgen, wird aber nur neue Diskussionen auslösen: Sehr viele Boote weisen Abweichungen auf; auch viele ältere Boote haben Abweichungen am Rumpf. Durch Alterung, Schäden oder Gebrauch? Das lässt sich im Nachhinein oft nicht mehr feststellen.

Wenn die Ursache darüber entscheidet, ob eine Abweichung zulässig ist, entsteht ein neuer Streit: Warum darf dieses Boot teilnehmen und meines nicht? Wer muss was beweisen? Eine Ausnahme nach der anderen gibt uns keine Sicherheit. Proteste drohen, und eines steht dann fest: Die Freude ist endgültig dahin!

Martins ausführliche Texte nehmen diese praktische Sorge nicht weg. Wir brauchen keine langen, komplizierten Texte, sondern eine verständliche Kontrolle, die für alle gleich ist.

Es reicht aus, die Auslegung des DSV und die Vorgehensweise von World Sailing in die bestehenden Klassenvorschriften zu integrieren, um das Problem ein für alle Mal zu lösen. Warum Ausnahmen schaffen, warum Diskussionen über Ursachen suchen, deren tatsächliche Hintergründe letztlich niemand kennt?

Diese einfachen Anpassungen können sicherstellen, dass die Olympiajolle eine Olympiajolle bleibt. Ohne Schnickschnack und ohne Tricks, um Dinge zu verschleiern, aber sehr wohl an die Realität angepasst!

Bei der Euro in Italien hat die IOU-D versprochen, das Problem gemeinsam zu lösen. Nach 24 Monaten der Unruhe wird es dafür auch Zeit. Dies ist unser eindringlicher letzter Aufruf, es tatsächlich gemeinsam anzugehen.

Die IOU Nederland sah sich gezwungen, den aktuellen Vorschlag abzulehnen. Die Spaltung besteht nicht nur zwischen den Ländern; wichtiger noch: Sie trifft die Segler untereinander. Endlich muss eine von einer großen Mehrheit getragene Lösung gefunden werden, die künftige Diskussionen und Unsicherheiten beendet. Das ist möglich, indem wir uns an den internationalen Definitionen orientieren, statt weiter einen Alleingang zu verfolgen. Genau das will auch die IOU Nederland vermeiden; wir können Änderungen nicht zustimmen, die die Probleme fortbestehen lassen.

Liebe Mitglieder, lasst eure Stimme hören. Fordert euren Vorstand und eure Delegierten auf, den Änderungsvorschlag nicht in dieser Form anzunehmen, sondern die bestehenden Klassenvorschriften, die DSV-Auslegung und die Vorgehensweise von World Sailing gemeinsam anzuwenden. Entscheidet euch für Klarheit bei der Vermessung und nicht für neue Diskussionen über Ausnahmen, vermeintliche Ursachen und vieles mehr.

Diese Frage lösen wir nicht mit Juristensprache. Wohl aber mit gesundem Menschenverstand, einer einheitlichen Messmethode und dem Willen, gemeinsam eine Lösung zu finden.

Lasst uns einander wieder die Hand reichen und das tun, wofür wir zusammenkommen: gemeinsam segeln und Spaß haben.

Mit sportlichen Grüßen

Vorstand der IOU Nederland
Siep Schukken
Vorsitzender

PS: Im Anhang findet ihr eine Erläuterung, worum es eigentlich noch einmal ging. Für diejenigen, die den Faden verloren haben (und das sind wahrscheinlich sehr viele).

Anhang:

Worum ging es noch einmal?

In den Klassenvorschriften von 1984 wurde erstmals festgelegt, dass eine Kontrolle auf Strak des Rumpfes stattfinden musste.
Mit dieser Kontrolle konnte sichergestellt werden, dass auch Kunststoffrümpfe eine gleichmäßig verlaufende Rumpfform aufweisen und sogenannte Vermessungsbeulen im Bereich der Messspanten nicht länger zulässig waren.

Viel weiter als bis zur Forderung, dass ein Rumpf in allen Richtungen straken müsse, ging der Text nicht. Mehr als 40 Jahre lang haben wir dem keine Aufmerksamkeit geschenkt. Verschiedene Klassenvermesser sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland haben bereits erklärt, dass dies aus ihrer Sicht kein Thema war.
Ein Boot muss in die Schablonen passen, das ist klar. Es darf auch keine Dellen oder Vertiefungen aufweisen, auch das ist klar. Wenn der Rumpf aber eine gleichmäßig verlaufende Linie aufweist, die Spantmaße stimmen und der Kielsprung korrekt ist, dann ist es eine Olympiajolle.

Bis 2026. Dann stellten wir fest, dass sehr viele Boote aus unterschiedlichen Gründen Abweichungen von einigen Millimetern aufweisen. Ob dies nun durch Alterung oder durch die Verwendung einer zuvor nie näher beschriebenen Straklatte bedingt ist: Bei vielen Booten werden wir es nie wissen. Schließlich war es 42 Jahre lang kein Thema!

Wollen wir jetzt ein Problem daraus machen, oder schließen wir das Kapitel ab und blicken nach vorn? Das Wort haben die deutschen Segler.

Mein Rat nach 24 Monaten endloser Diskussionen: Schließt das Kapitel ab! Wir wissen inzwischen, dass viele weitere, ältere Boote von dieser Diskussion betroffen sind. Also auch eure Boote. Wollt ihr das? Es kommt der Tag, an dem ihr euer Boot verkaufen möchtet. Wollt ihr dann erklären müssen, dass es möglicherweise ein Problem gibt? Stellen wir alle Boote auf den Prüfstand? Oder akzeptieren wir die Boote so, wie wir sie in den letzten 42 Jahren bereits akzeptiert haben?

Sagt es uns, die Entscheidung liegt bei euch.

Zusammengefasst gibt es diese 3 Optionen:

1; Nichts tun: Alle Boote mit einer Abweichung – auch viele ältere Boote mit einer (kleinen) Unregelmäßigkeit – bestehen eine Überprüfung nicht oder halten einem Protest nicht stand.

2; Vorschlag von Martin Pirner: viel Text, viele Ausnahmen und viele Diskussionen darüber, was wann und warum entstanden ist. Viele Diskussionen mit Protesten und zweifellos Seglern oder ganzen Klassen, die aussteigen.

3; Vorschlag der Niederlande: einfach und übersichtlich. International anerkannte Methoden, ergänzt durch spezifische Olympiajollen-/DSV-Regelungen(31-12-2025). Alle Boote, die bereits segeln, können weitersegeln.(1)

(1) Verwechselt diese Diskussion nicht mit den Spantmaßen. Darüber gibt es keine Diskussion. Diese müssen stimmen.