

## Stil-Segeln? Nein danke!

### Eine Polemik gegen IWB-Regel 54 („Vortrieb“)

(veröffentlicht In: [Programmheft] idhm Segeln Konstanz '92. Internationale Deutsche Hochschulmeisterschaften 11. bis 14. Juni 1992. Hg.: Hochschulsport der Universität Konstanz. Konstanz: Selbstverlag 1992. S. 15 - 18.)

Vorbemerkung: Dieser kurze Text vom Mai 1992 beruht auf der ausführlicheren Erörterung, die ich 1989 für die Zeitschrift „505-speed“ der deutschen Klassenvereinigung der Internat. 505-Jolle geschrieben habe; sie ist auch im Internet veröffentlicht: URL: <http://www.sportwissenschaft.uni-hamburg.de/tiedemann/documents/Stil-Segeln1989.html>

In **Regel 54 („Vortrieb“)** sehen die neuen Internationalen Wettsegel-Bestimmungen (**IWB**) **1989-1992** starke Einschränkungen vor, die höchstens teilweise auf der neuen Begriffsbestimmung von „Segeln“ in Teil I beruhen, möglicherweise ihr aber sogar im Kern widersprechen. Diese Regel 54 ist in ihrer Bedeutung **dadurch enorm aufgewertet** worden, **dass eine Disqualifikation wegen eines Verstoßes gegen sie nach Regel 74.5(c) nicht gestrichen werden darf.**

Seit 1989 gibt es in Regel 54.1 eine Unterscheidung zwischen „Segeln“ (erlaubt) und „sonstigen Körperbewegungen“ (verboten), insbesondere den in Regel 54.2 aufgezählten 5 Haupt-„Sünden“: Pumpen, Schaukeln, Ooching, Wriggen und „wiederholtes Wenden und Halsen, das nicht mit Windänderungen oder regattataktischen Überlegungen in Zusammenhang steht“.

Bis 1988 hieß es etwas unscharf: „Eine Yacht darf nur durch die natürliche Einwirkung (*engl. „natural action“*) des Windes auf Segel und Spieren sowie des Wassers auf Rumpf und Unterwasserflächen vorangetrieben werden, soweit nicht andere Mittel aufgrund dieser Regel zulässig sind. Sie darf ihre Fahrt nicht durch unnatürliche (*engl. „abnormal“*) Mittel verringern.“ Was aber ist konkret „natürlich“ oder „normal“ beim Wettsegeln?

Gleich mal nebenbei: Ich kann mir niemand vorstellen, der in einer Regatta wiederholt wendet oder halst, ohne dass dies mit regattataktischen Überlegungen in Zusammenhang steht. Wofür denn sonst diese Anstrengung?

Damit sind wir gleich beim Kern des Problems: **Was ist der Sinn des Regattasegelns?** In den IWB gibt es eine offizielle Antwort, in Teil I - Grundregeln - C. „Faires Segeln: Eine Yacht, ihr Eigner und ihre Besatzung dürfen nur durch „Segeln“ (*engl. „sailing“*) konkurrieren, indem sie unter Einsatz ihrer Geschwindigkeit und durch seglerisches Können (*engl. „using their speed and skill“*) sowie - ausgenommen in Team-Wettfahrten - durch eigenes Bemühen (*engl. „by individual effort“*) in Übereinstimmung mit diesen Regeln und unter Beachtung der anerkannten Grundsätze der Fairness und des sportlichen Verhaltens teilnehmen.“

Woher aber kommt die Geschwindigkeit, die man einsetzt? Und worin besteht das (erlaubte) seglerische Können? Die offizielle Antwort finden wir in der IWB-Begriffsbestimmung von „Segeln“: „Eine Yacht segelt, wenn sie zur Erhöhung, Erhaltung oder Verringerung ihrer Fahrt nur Wind und Wasser benutzt, wobei die Besatzung Segel und Rumpf trimmt und im übrigen die Regeln der Seemannschaft anwendet (engl. „A yacht is sailing when using only the wind and water to increase, maintain or decrease her speed, with her crew adjusting the trim of sails and hull and performing other acts of seamanship“).“

Der entscheidende Begriff in den IWB ist also das Trimmen von Segel und Rumpf. Damit stellt die Besatzung die Geschwindigkeit her, die sie einsetzt, und darin besteht das seglerische Können, das im Wettkampf mit anderen auf die Probe gestellt wird.

Ich glaube zwar, dass man das auch etwas klarer ausdrücken kann (siehe unten), sah aber bisher keine Notwendigkeit zu solcher sprachlichen, letztlich philosophischen Anstrengung. Aber **woher und vor allem wozu plötzlich die Einschränkungen in Regel 54, dazu noch mit solch massiver Strafandrohung?**

**Mir ist keine Begründung bekannt, weder IYRU- oder DSV-offiziell noch inoffiziell.** Der DSV- „Oberschiedsrichter“ Richard Keilbach ist in seinem Kommentar nur „technisch“ auf die Neuerungen eingegangen. Aber viele, mit denen ich diskutiert habe, haben meine grundsätzlichen Bedenken und auch praktischen Befürchtungen geteilt.

**Für mich ist Regattasegeln eine Tätigkeit, bei der auf dem Wasser versucht wird, durch Einwirken auf ein Gerät (Boot) die natürlich gegebenen Wind- und Wasserkräfte zur Regulierung der Geschwindigkeit zu nutzen, um (letztlich) schneller zu sein als andere.**

Ich unterscheide also zwischen der Einwirkung der Besatzung auf das Gerät (erlaubt) und ihrer (direkten) Einwirkung auf die natürlichen Gegebenheiten Wind und Wasser bzw. Untergrund (verboten). Die Einwirkung auf das Gerät hat (nur) mittelbare Wirkung auf den Vortrieb, indem die Nutzung der Naturkräfte Wind und Wasser beeinflusst wird.

In der neuen Regel 54 wird ohne für mich erkennbaren Grund und ohne Not etwas Wesentliches aufgegeben: das sportliche Prinzip, durch eigenes körperliches Bemühen, durch gekonntes Bewegen eine Regatta zu gewinnen.

Die SeglerInnen haben herausgefunden, dass sie unter bestimmten (natürlichen) Bedingungen z.B. durch „Pumpen“ ihre Boots-Geschwindigkeit erheblich steigern können. Wer diese Fertigkeit gut geübt hat und kenntnis- und konditionsreich einsetzt, hat erhebliche Vorteile davon. Warum nicht? Aus welchem Grund dürfen die SeglerInnen nur noch einmal pro Welle pumpen? Und wozu wird das (direkte) Pumpen mittels des Achterholers verboten?

Das Schaukeln bei flauem Wind kann die Bootsgeschwindigkeit erheblich erhöhen. Hier wie in allen Gebieten wird sich herausstellen, wer die (Bewegungs-) Fertigkeit besser beherrscht, einsetzt, durchhalten kann. Das ist doch gerade Sport!

Das Rollen bei Wenden oder Halsen bleibt zwar erlaubt, aber es darf nicht zu einer Geschwindigkeitssteigerung führen (!), und der Mast darf bei solchen Manövern nur einmal von der Senkrechten weg bewegt werden. Wenn man eine perfekte Rollwende ausführt, kann man die Geschwindigkeit - insbesondere bei leichtem Wind - erheblich erhöhen, ja, dies ist sogar nur mit Anstrengung und besonderer Aufmerksamkeit zu vermeiden. Wenn bei Zwei-Personen-Jollen nach einer Wende oder Halse die Besatzung ihre Position im Boot neu einnimmt, ist es auch kaum zu vermeiden, dass der Mast noch ein- oder zweimal von der Senkrechten abweicht, wenn auch möglicherweise nur wenig. Sollen da also Konkurrenz und Jury Mastbewegungen zählen und wägen sowie einschätzen, ob durch diese Manöver die Yacht in eine bessere Position gekommen ist, als sie es ohne gewesen wäre?

**Diese neuen Bestimmungen in Regel 54.2 nehmen dem Regattasegeln viel vom sportlichen Reiz**, der auch nach der IWB-Definition im eigenen Bemühen besteht, das Boot, seine Segel und seinen Rumpf zu trimmen (siehe oben). Nach IWB-Regel 54.2 aber sind wir zum **Stillsitzen** verdammt, **wo Bewegung uns voranbringen könnte**. Und die wenigen erlaubten Bewegungen werden auch noch peinlich genau vorgeschrieben. Wir sind zum **Stil-Segeln** verdammt. **Welche ästhetische Vorstellung steckt dahinter?** Immer noch (bzw. wieder) die des Gentleman, der ruhig auf seiner Yacht sitzt und seine bezahlten Leute die anstrengende körperliche Arbeit machen lässt?

**Das heutige sportliche Jollensegeln ist mit solcher „Herren-Segler-Ästhetik“ nicht zu fördern.**

Falls die KonkurrentInnen sich konkret behindert fühlen, haben sie das Mittel des Protests. Das genügt völlig. Die körperlichen Bemühungen auf den anderen Booten zur Erhöhung der Geschwindigkeit aber gehen mich gar nichts an. Die neue Regel 54 legt geradezu nahe zu protestieren, wenn man selbst es nicht so gut kann. Dann klage ich eben meine (schnellere) Konkurrenz des nicht stilgerechten Segelns an: „Die haben mehr als einmal pro Welle gepumpt.“ „Der Steuermann hat die Großschot mit allen Parten angefasst.“ „Bei der Wende hat der Mast zweimal geschaukelt.“ Der denunziatorischen Phantasie sind kaum Grenzen gesetzt. Ich möchte da nicht in der Jury sitzen.

Für hinreichende Klarheit genügt folgender Ersatz für IWB-Regel 54, Ziffern 2 und 3, der auch schon erfolgreich und mit Zustimmung aller Beteiligten bei der IDHM Segeln 1991 in Greifswald galt: **„Verboten sind Handlungen, die den Vortrieb des Bootes beeinflussen durch direktes Einwirken auf Luft, Wasser oder Untergrund.“**