

## *Der Klassenabend – Auf ein Wort vom alten Präsidenten*

Ich hoffe, es ist nicht unziemlich, aber als einer der ältesten 16er Segler (und auch Initiator des Klassenabends bei der BEM) sind mir einige Anmerkungen zum Klassenabend 2014 in Ribnitz gestattet.

Das Wichtigste vorab: unser Präsident Thomas (Rheinbold) und unser Sportwart Thomas (Mengedoth) wirken so stark für unsere 16er Familie, dass sich jegliche Lobhudelei erübrigt. Ich kann nur sagen, macht weiter so! Wenn Ihr beiden wüsstet, wie wichtig ihr uns seid, hättet ihr viel gelassener reagiert.

Das Weitere kenn ich aus meiner Juristerei: die Welt lebt in Missverständnissen. Und etliche davon haben sich am Dienstag Abend 05.08.2014 in Ribnitz getroffen. Dabei war für die Segler im Publikum die Sache klar: wir 16er Segler wollen versuchen, durch eine weitere Wertung, nämlich einer Berechnung nach Yardstick, mehr Segler als bisher auf die Regattabahn zu bekommen.

Selbstverständlich kennen wir die Vorbehalte, gerade die Segler vom Ammersee wissen um die elenden Diskussionen um Punkte.

Andererseits: ich habe bei dem Thema die „Telefonzelle“ vor Augen. Reiner Hergert hat sich ein altes Schiff aus der Serie der Steinhuder 16er um Karsten Lühring gekauft, dieses optimiert und ist damit in unsere Rangliste gesegelt. Und wie! Mit wenig Aufwand so viel Erfolg, dass er nun zu einer treibenden 16er Kraft geworden ist. Es war der Anreiz durch seine Segelleistung, die ihn veranlasst hat, sich intensiver mit dem 16er zu befassen. Zwar ist er auch mit seinem neuen Schiff nicht so viel schneller, aber das steht auf einem anderen Blatt.

Wir 16er haben durch seine Freude am Segeln ein neues Mitglied unserer 16er Familie gewonnen, und das ist mir wichtig. Wir segeln doch auch bewusst in einer Konstruktionsklasse, und zwar in der für unsere Verhältnisse allerbesten Bootsklasse, die nur Boote zulässt, mit denen man auch Wasserwandern kann (man lese mal die Einleitung der Bauvorschriften) und die dennoch optisch ansprechend, auf dem Wasser schnell und sicher segeln. Und die man innerhalb der Bauvorschriften auch selbst optimieren kann! Es bleiben aber Boote, die innerhalb festgelegter Toleranzen höchst unterschiedlich gebaut worden sind. Und ich selbst bin wie mein Vorschoter stolz darauf, mit einem über 32 Jahre alten 16er letztlich schneller im Ziel gewesen zu sein als alle anderen 16er Segler. Das sollen die anderen Bootsklassen erst einmal nachmachen.

Ein gewisser Konstruktionsfortschritt ist in unserer Bootsklasse auch bemerkbar. Erstaunlich ist für mich aber immer noch, dass wir einen so genialen Bootsbauer wie den Hannes Hartmann hatten, der kein Boot wie das andere baute (bei dem auch die Backbord- und die Steuerbordseite durchaus unterschiedlich ausfallen), der immer wieder neue Konstruktionen suchte, vom schmalen Radius 5000 hin zum überdimensionierten Backdecker, aber dessen letzte 16er ab der S 384 auch heute noch die schnellsten S-Kreuzer sind. Das macht auch unsere Klasse aus, denn in welcher anderen Bootsklasse kann man mit einem über 30jährigen Boot vorn segeln?

Andererseits: was ist mit den „wahren“ Fahrtenschiffen? Es ist doch klar, dass Schiffe wie die „Yucca“ oder „St. Maria“ nicht das letzte Quentchen Geschwindigkeit herauskitzeln können wie die „Felino“. Hier setzt der Gedanke doch an, durch eine andere Wertung als die Reihenfolge des Zieleinlaufs die seglerische Leistung in unserer Bootsklasse zu bewerten. Entscheidend ist doch, dass alle drei beim Regattasegeln zeigen können, was die Schiffsbesatzung drauf hat. Und da habe ich großen Respekt vor den Leistungen etwa von Martin und Hilmar!

Wir haben unserer Klasse eine B-Wertung verpasst, die leider jedenfalls derzeit nicht den gewünschten Erfolg des Anreizes für möglichst viele Segler zeigt. Wir haben aber auch die Chance, in unserer Bootsklasse mit überschaubarem finanziellen Einsatz neue Segler anzulocken, Regatten zu segeln (wie die Telefonzelle gezeigt hat). Das ist der Ansatz für eine andere Vergleichsgestaltung und letztlich Anlass für die Diskussion am Klassenabend.

Ich habe bei einer kurzen Durchschau im Internet gleich 25 verschiedene heute noch gebräuchliche Vermessungssysteme gefunden, mit der sich verschiedene Boote vergleichen lassen sollen. Eines davon ist das Yardstick-System, ein Handicapsystem basierend auf Erfahrungswerten als Zeitfaktor pro Stunde, der einem Boot vorgegeben ist. Eigentlich zur einfachen Bewertung unterschiedlicher Bootsklassen erfunden, aber warum sollte man nicht auch innerhalb einer Konstruktionsklasse damit klarkommen?

Selbstverständlich ist Yardstick ungenau und kann auch nicht verschiedene Wind- und Wasserbedingungen berücksichtigen. Aber es ist in Deutschland gebräuchlich und vorhanden. Und wir können ja daran gehen und dieses System verfeinern.

Wie ungerecht man dennoch auch die umfangreichen Vermessungssysteme etwa IRC und ORC als Deutscher und wieder anders als Brite oder Däne sieht, ist auf folgender Seite sehr interessant nachzulesen: <http://www.segeln-lernen.de/segellexikon-heck.html>.

Es gibt also kein „gerechtes“ System für alle Boote und alle Wind- und Wasserbedingungen. Aber wir können ja so daran arbeiten, wie es etwa Stefan Kaiser vorgeschlagen hat:

*Die Klassenvereinigung hinterlegt beim DSV als Bewertung für den S-Kreuzer den Yardstickwert von 104 und legt fest, dass die KV die 16er-JKR mit dem Standard von 104 Punkten bewertet. Wer einen Ausgleich möchte kann bei der KV einen Antrag stellen. Die Bewertungskommission der KV wird von der Hauptversammlung gewählt. Boote außerhalb der Vermessung dürfen frei bewertet werden. Die Bewertung wird dem Eigner schriftlich von der KV mitgeteilt.*

Für die Bewertung ist zu berücksichtigen:

- *Boote mit extrem breiter Wasserlinie (S71 Knick immer im Wasser, Bordwand nahezu senkrecht)*
- *Boote mit extrem kurzer Wasserlinie ( Santa Maria, Yucca, ...)*
- *Eisenschwert/Gesamtgewicht*
- *Boote mit Holzmast ( ESC mehrere Boote)*
- *Boote mit 9/10 oder 14/15 Takelung ( Klassenstandard )*
- *Boote mit 7/8 Takelung ( Alte Takelung Spi Fall 1 m niederer)*
- *Boote mit Top Takelung ( Mastbiegung stark erschwert )*
- *Segeln ohne Spi ( Ammersee +1)*
- *Segeln mit permanent verkleinerter Segelfläche*
- *Segeln mit permanent vergrößerter Segelfläche ( Ammersee +20% = -1)*

Diese Yardstick-Wertung versuchen wir erstmals und nur zur BEM 2015 am Großen Brombachsee.

In der Ausschreibung gibt die KV unter Beifügung einer entsprechenden Anmeldung mit vorstehenden Bewertungskriterien aus, so dass sich jeder bei der Anmeldung mit einem Antrag auf Vergütung nach Yardstick melden kann. Die Bewertungskommission muss die entsprechende Yardstickzahl erteilen, diese gilt nur für die BEM 2015.

Wir können dann das Ergebnis auswerten und vergleichen, ob die eine oder andere Zahl verändert=angepasst werden muss.

Wenn dann noch der eine oder andere SeglerIn mit einem 16er „aus dem Schuppen“ und einer hohen Yardstickzahl nach berechneter Zeit ganz vorn landet, dann wäre das doch ein Riesenerfolg für uns alle (wenn die Bewertungskommission keinen großen Bockmist gebaut hat). Man muss sich nur darauf einmal einlassen.

Und das geht nur, wenn wir jetzt schon für die BEM 2015 am Großen Brombachsee die Werbetrommel rühren. Zeit und Ort müssen wir jetzt schon kommunizieren und auch, dass wir die Yardstick-Wertung in obiger Form zulassen.

Ich glaube, das war auch allgemeiner Konsens am Klassenabend. Aufbruch zu neuen Ufern, zu neuen Erfahrungen, auch wenn der eine oder andere am Erfolg zweifelt. Ein Versuch ist es aber allemal wert!