

Fit & Sail – das Ei des Kolumbus ?

Wieso wird da wieder mit öffentlichen Amigogeldern eine sogenannte wissenschaftliche Studie erstellt und bezuschusst, sprich steuerfreie Kohle verblasen für eine in der Wissensstellung unproblematische, weil bekannte Situation . Wir Deutschen neigen bekanntermaßen dazu, alles zu zerwalten und über seit langem bekannte Dinge des Lebens, pseudowissenschaftliche Studien und unnütze Statistiken zu verfertigen. Wobei speziell die Statistiken und von diversen Institutionen durchgeführten Umfragen meist äußerst fragwürdig sind. Da eine einseitige oder ungenaue Fragestellung, in der Regel von entsprechenden Interessenvertretern gestellt, keine allgemeingültigen Erkenntnisse neu vermittelt. So auch in diesem Falle.

Da man mittlerweile in der Wirtschaft anscheinend zur Kenntnis genommen hat, wo die wirkliche Kohle liegt, nämlich bei den Senioren, sind diese verkaufsträchtig relevant geworden. Jahrelang hat man auch in unserem Bootssektor Jugend, Fitness und Sportlichkeit zum verkaufsfördernden Werbezentrum erhoben. Da aber nun die wenigen jugendlichen bzw. jüngeren finanzstarken Kaufinteressenten bereits alles abgedeckt haben, ist man endlich auf den Hepp gekommen. Bereits in der Vergangenheit wurden die Senioren seitens ihrer Familien durch kleine Weekendausflüge und Schönwetterbootstouren dazu eingestimmt, doch mit einer größeren Finanzspritze den Freizeitspaß der Familie zu sponsern.

Nun hat sich aber, nicht nur bei den grauen Pantern, die ältere Generation zum Erstaunen der Nation als äußerst aktiv erwiesen. Reisen, Sport treiben, Studieren und Spaß am Leben haben sind auf einmal in den Vordergrund der Generation gerückt, die den wirtschaftlichen Aufbau unseres Landes betrieben hat. Frührentner und gesundheitlich noch fit gebliebene ältere Menschen bewegen sich seit einiger Zeit in Sparten, welche bisher wegen amerikanisch gelenkter und verfehlter Werbepolitik, der Jugend vorbehalten war.

Somit sind nicht nur die seit ihrer Jugend segelnden, meist handwerklich versierten und daher eher sparsamen, Bootsfahrer in den Blickpunkt der Bootsindustrie gerückt. Nein, gerade die eher touristisch interessierte, Kreuzfahrt beleckte, Klientel von finanziell besser betuchten Kaufinteressenten besucht nun die Bootsausstellungen. Auch wenn oftmals der Kauf eines Bootes als schwimmende Immobilie und Geldanlage getätigt wird.

Somit rückt diese finanzstarke Käuferschicht bei uns automatisch ins Zentrum von diversen Studien, Statistiken und vermehrter Werbung. Und für nichts anderes halte ich die sicher gut gemeinten Bemühungen des Herrn Wolf-Dieter Mell. Seines Zeichens Ingenieur und Projektleiter bei Fit & Sail.

Ich habe seinerzeit den Stand dieser sogenannten innovativen Entdeckung auf der Boot-Düsseldorf besucht und nicht Neues vorgefunden. Natürlich hat Herr Mell Interesse daran, seinen Comfort-Stick an den Mann sprich Segler zu bringen. Aber abgesehen davon, dass ich den Stick vom Gebrauchsdesign her unförmig finde, waren auch die machbaren Funktionen nichts Überraschendes, da es bereits seit Jahren diverse Systeme auf dem Markt gibt.

Einige Beispiele in nachfolgender Anmerkung:



Fernbedienung für einfaches Anlegen 29.01.2008 Viele Skipper haben Probleme ihre Yacht beim anlegen zu kontrollieren. Oft ist es mangelnde Übersicht oder Kommunikationsfehler mit der Crew.

Der Yachtcontoller kann diese Probleme beheben. Es ist ein kabellose Funkfernbedienung mit welcher man je nach Wunsch bis zu 5 Funktion steuern kann: Bug und Heckschraube, Ankerwinde, und sogar die Motoren, wenn sie Elektronisch geschaltet werden.

Das System ist Hersteller unabhängig. Es wurden bis Heute 2500 Systeme bei 105 verschiedenen Werften installiert. Verliert die

Fernbedienung den Kontakt zur Empfangseinheit im Motorraum ertönt ein Signal und die Motoren gehen sofort zurück in Neutral. Das System ist konzipiert für Schiffe mit zwei Motoren bis 130 Fuß Länge. Die Fernbedienung ist schwimmfähig und vollkommen wasserdicht. Der Einbauaufwand beträgt etwa 3 Stunden und kann von jedem Servicebetrieb durchgeführt werden.

Die Firma Yachtcontroller besitzt das Weltpatent auf Wireless Remote Controls. In Deutschland haben die Firma Thalmann/ Hamburg und Boote Polch/ Traben-Trarbach den Vertrieb.

Videos und mehr Informationen zum System gibt es unter: www.yachtcontroller.de

Der Jetstick wurde bereits vor 14 Jahres von Hinkley yachts /USA entwickelt.

www.thehinkleycompany.com

Central-Winsch system von Dehler etc.

http://www.far-east-boote.de/index.php?id=acces_dinghies

Diverse andere Möglichkeiten per Joystick Motoren und Winden elektrisch oder hydraulisch zu steuern sind auf dem Markt: z.B. Fischer Panda usw.

<http://www.nauticexpo.de/boot-hersteller/joystick-2631.html>

<http://www.faz.net/s/Rub9AE899D74FA64E1C97C29D196E8EB0BB/Doc~EC84EBF99078C43BEA3422DB8AE452832~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Und nicht zuletzt mein Fahrt- und Testbericht über eine **behindertengerechte Motoryacht** ...

http://www.wassersport-pool.info/Info-Pool/Charterpoint/Fahrbericht_Aron_28.6.2007.pdf

Zur Sache selbst

Man sollte vielleicht die Sache mal mit etwas gesundem Menschenverstand und unter Berücksichtigung der jahrelangen Erfahrungen älterer Segler angehen. Und dabei wären zuerst eine grundlegende Fragestellung und Basiserörterung notwendig.. Ich habe, wie gesagt, nichts gegen die Zusammenarbeit von Staat und Wirtschaft im Interesse der Sache. Diese doch sehr interessengeprägte oberflächige Beschäftigung mit diesem Thema hilft nicht wirklich . Da wären z. B. die folgenden Punkte zu betrachten:

1) Problem: Grundsätzlich ist das Betreiben eines Sportes, gerade im höheren Alter, von dem Stand der Gesundheit und Beweglichkeit, sprich **Fitness**, abhängig. Nun ist bekanntermaßen ein größerer Teil unserer Wirtschaftwunder-geplagten Bürgerschaft durch unmäßige Nahrungsaufnahme und mangelnde Beweglichkeit nicht gerade als ideal für den Segelsport prädestiniert. Obwohl man den Segel- bzw. Bootssport hämisch des öfteren als sitzende Sportart betitelt. Auch die um die Körpermitte zu voluminös ausfallenden Rundungen verhindern, bei den engen Raumverhältnissen auf den üblichen Bootstypen, eine entsprechende Bewegungsfreiheit. Nun jedoch Bootstypen auf den Markt zu bringen, die den Formen eines Flugzeugträgers nachempfunden sind und mit entsprechenden Raumvolumina aufwarten können, wäre wohl verfehlt. Boote, wie der Cockpit überdachte Fahrtenkatameran von Moody wären da zwar schon mal eine Möglichkeit. Aber auch die haben enge Schlafkojen und müssen aktiv gesegelt werden. Und sie sind auch etwas schwierig in Häfen zu manövrieren.

Lösungsvorschlag: Da ist doch zuerst die Schlussfolgerung, dass man sich im Alter fit halten sollte. Dies entspricht ja schließlich auch der ganz normalen Forderungen von Volksgesundheit und Krankenkassen. Ich persönlich kenne diverse ältere Skipper, auch Berufsskipper, die noch bis ins hohe Alter hinein ihr oft nicht gerade kleines Schiff sogar alleine fahren, segeln und anlegen.

Also erster Punkt ist Gesundheit und Beweglichkeit. Dafür gibt es allgemein bekannte Regeln und Anleitungen. Auch für den Alltag an Bord findet man inzwischen in Literatur und Internet Beweglichkeitsübungen für die geplagten Rückenpartien. Dann wäre da der morgendliche Spaziergang zum Brötchen holen im Hafen, der nicht nur navigatorischen Wissensdurst beseitigt, sondern den man ohne weiters um einige Meter mehr erweitern kann. In Verbindung mit dem, entfernungsmaßig erweitern, abendlichen Bootgucken-Schlendern über die Stege im Hafen, sind da bereits zwei Möglichkeiten pro Hafentag, die fast an Nordig Walking zu Haus herankommen. Selbst der Gang zum abendlichen Essen in das Restaurant kann bei entsprechender Ortswahl doch ein wissensbereichernder Erkundungsgang durch die schöne Hafenstadt werden. Auch wenn gewisse wohlbeleibte Skipper gleich vom Wandertag sprechen ?

Dann gibt es noch Möglichkeiten, außer zu Hause in der Muckibude, seine Armmuskulatur zu trainieren. Mitnahme von kleineren Hanteln oder Federgriffen wäre eine. Hängen von kleineren Sandsäcken (von der Winterplanen Abspannung) und anderen Gewichten an ein Fall und dieses diverse male bis zum Top vorheißeln, wäre eine anderen. Morgengymnastik beim Spaziergang am Strand oder vor dem Brötchen holen ist auch nicht verkehrt. Usw. usw.

2) Problem: Die **Inneneinrichtung** der meisten Boote ist nicht gerade voluminös in der Platzvergabe, was die Bewegungsmöglichkeiten natürlich entsprechend einschränkt. Das Gehen in gebückter Haltung und die ansonsten oft Rücken unfreundlichen Raumverhältnisse sind belastend für den älteren Skipper. Anscheinend hat die Bootsindustrie bisher den Sektor der Senioren noch nicht als verkaufsträchtig genug erkannt um deren Bedürfnisse zu beachten. Gerade in Segelbooten ist dies noch mehr zu bemerken, als in

Motoryachten. Es ist uns auch bisher noch nicht wichtig genug gewesen, behinderten gerechte Boote zu bauen. Wobei es hier vornehmlich um Motoryachten ginge.

Lösungsvorschlag: Die Raumaufteilung mit Raumhöhen, Erreichbarkeit von Schränken bzw. Fächern - auch unter Kojen, die Breite bzw. Platzierung von Durchgängen, diverse Haltegriffe bzw. Handläufe, Federung der Matratzen und die rückengerechte Höhen von Kochstelle, Kartentisch und anderen Handhabungsdingen wären da Voraussetzung für entspanntes Segeln. Man legt ja neuerdings, mit Hinblick auf die weibliche Käuferklientel, beim Innendesign der Yachten auch mehr Augenmerk auf die Wohnwagenmäßige Ausrichtung nach amerikanischem Muster. Da sieht man Rundsofas, Einbauschränke, Waschmaschinen, Einbauküchen usw.

Vielleicht würden die werten Designer dabei etwas mehr Wert auf Bequemlichkeit im Praktischen, als im rein optischen Sinne legen. Bezogen auf medizinische Erkenntnisse diverser Ergotherapeuten an Land dürfte dies doch keine Schwierigkeiten bedeuten.

Ich möchte in diesem Sinne auch auf meinen bereits oben angeführten Fahrtbericht einer behinderten gerechten Motoryacht hinweisen. Diese wurde von Privatinitiatoren mit viel Elan und Sponsorsuche in Holland gebaut und hat einen vorbildlichen (z.B. viel Platz) und nutzungsfreundlichen Innenausbau. Unser Nachbarland hat in solchen Dingen halt die Nase weiter vorne.

Quintessenz – wer sich unter Deck entsprechend entspannen kann, ist auch besser in der Lage, an Deck zu agieren.

3) Problem: Nun ist - trotz sportlich, wissenschaftlich und technisch, wirtschaftlichen Erkenntnissen – die Bootsindustrie nicht in der Lage, bei der **Decksausrüstung** einheitliche Formen und Standards herzustellen. Dabei gibt es für Erreichbarkeit von Motorsteuerung, Winschen und Leinenstopper doch wohl praktisch keinerlei Diskussionen. Genauso wenig über den handhabbaren Drehbereich von Windenkurbeln etc. Oder über die Platzierung von Handläufen und Klampen an Deck? Doch immer wieder müssen die Hersteller unterschiedliche, teilweise total blödsinnige Platzierungen und Ausfertigungen auf den Markt bringen. Laut deren Aussagen wegen der individuellen Käuferwünsche. Dieses Dumpfbackenargument hängt mir inzwischen zum Halse heraus. Die Wünsche der Klientel werden erst mal durch Herstellervorgaben über massive Werbung erzeugt und dann mit farbenprächtigen Bildern an den Mann bzw. die Frau gebracht.

Lösungsvorschlag: Praxisnahe und im Handbereich des älteren Skippers befindliche Positionierung von Winden, Motorsteuerung, Handläufe und anderen wichtigen Dingen wie z.B.

a) **Ankerwinde** – sollte elektrisch bzw. hydraulisch per Fernbedienung steuerbar sein.

b) Bei aufwendigeren Yachten wäre eine kleine Videokamera unter dem Bugkorb sinnvoll. Dies könnte zum Einen den Anker und die Kette beobachten, was ein Beugen über die Reling erübrigt. Zum anderen wäre diese beim Anlegen im Vorschiffbereich hilfreich. Im Berufsschiffsektor ist dies bereits seit langem Norm.

c) Alle **Fallen, Schoten und Reffleinen** selbstverständlich ins Cockpit umgelenkt. Dies ist bereits üblich. Was sich aber manche Hersteller dabei gedacht haben, wenn die dazugehörige Wunsch zu klein dimensioniert ist, und deren Kurbeldrehbereich an der Reling oder der Cockpitabdeckung herumschrammt, ist mir absolut unklar.

d) Alle **Winden** sind so zu dimensionieren und zu positionieren, dass der Drehende eine komfortable Stützstellung (z.B. Knie auf Cockpitbank) einnehmen kann und er einen Rücken schonenden und verzerrungsfreien Kraftaufwand betreiben kann. Dies ist bei etwas Nachdenken kein größeres Problem im Bootsbaubereich und daher auch nicht kostenintensiver.

e) bei aufwendigeren Yachten gibt es bereits elektrische und selbstholende Winden. Auch gibt es auf durchdachten Yachten Staufächer für die ansonsten unfallträchtig im Cockpit herumliegenden Leinen. Und zwar so angebracht, dass die aus dem Windenkopf herauslaufende Leine direkt in das darunter- bzw. danebenliegende Schwalbennest läuft!

f) **Reff- bzw- Heißeinrichtungen der Segel** sind auch ein sehr unterschiedlich gehandhabter Ausrüstungsbereich. Da gibt es Hersteller, die behaupten, ihr Rollreffsystem (auf den Großsegelbaum aufrollend) für das Großsegel würde bei jeder Segelstellung automatisch und wie von selbst funktionieren. Fakt war (persönlich getestet) : Wenn die Rutscher nicht super leichtgängig sind, und die Mastschiene nicht flexibel am Mast montiert ist, ging das Ganze nur - wie gehabt - mit Kopf in den Wind drehen. Bei anderen ist das Reffen dermaßen schwergängig, dass bei vielfach umgelenkten Leinen, der Kraftaufwand immens ist. Was einem älteren Segler natürlich Schwierigkeiten bereitet.

Es ist mit den heutigen Kenntnissen von Material und Technik überhaupt kein Problem, eine durchdachte Reffeinrichtung ins Cockpit zu führen. Gute Mastrutscher (kugelgelagert o.ä.), kraftsparende Umlenkung der Leinen und entsprechende Winden machen es dem Seniorenskipper einfacher. Ohne dass dies bereits wieder in wahnsinnige Kostenhöhen katapultiert. Ich denke, dass der normale Seniorenskipper eher Wert auf eine kraftsparende und bequeme Handhabung seiner Yacht legt, die er auch alleine bewältigen kann, als dass er unbedingt die Racer Eigenschaften von Segel ohne Rollvorrichtung u.ä. bevorzugt. Denn dazu wäre ja wohl zusätzliche Crew nötig. Ich spreche ja hier auch nicht von Regattafreaks, sondern von Fahrten- und Weekendseglern.

g) Die **Motorsteuerung** ist ja bereits länger Thema bei den Bootsfahrern. Nicht erst seit Herrn Mell machen sich Leute Gedanken, wie man ein Boot sicherer bzw. einfacher steuern kann. Dazu wurden u.a. Bug- und Heckstrahlruder erfunden. Ich bin, anders als Herr Mell der Auffassung, dass es nicht gut ist, alle Funktionen auf einen Hebel zu konzentrieren. Dies ist ähnlich, wie beim KFZ, wo die Hersteller viel zu viele elektronischen Funktionen und Steuerungen auf das Lenkrad platziert haben. Erfahrungen haben erwiesen, dass der Ältere und eventuell ängstliche Nutzer in der Aufregung die Möglichkeiten verwechselt, oder wegen zu enger Platzierung die falsche Steuerung aktiviert. Dies ist ähnlich beim Anlegemanöver.

Siehe auch hierzu der obige Artikel über die Behindertenyacht.

Eine überschaubare Anordnung von einem Joystick für Vorwärts, Rückwärts und Leerlauf und einem bzw. zwei Anderen für die quertreibenden Kräfte, wie Bug- oder Heckstrahlruder sind sinnvoll und im normalen Handhabungsablauf eines eventuell gestressten Gehirns gut machbar. Die stufenlose Möglichkeit eines Allfunktionen-Joysticks mit sogenannter Diagonalmöglichkeit ist zwar modern, aber auch wegen zu eng liegender Funktion gefährlich. Von den schlechten Möglichkeiten einer Wartung bzw. Reparatur einzelner Funktionen, da nur im Ganzen machbar, einmal ganz zu schweigen.

Ich habe die hochaufragende 15 mtr Motoyacht sogar bei Seitenwind, ohne Steuerrad und die beiden Bug/Heckstrahl-Sticks, nur mit den zwei Vorwärts-/Rückwärtssticks hervorragend manövrieren können.

Es gibt heute, meist auf sehr teuren Superyachten, bereits immense Möglichkeiten, diverse Dinge an Bord zu steuern. Die Grenzen liegen da wohl in der Bootsgröße und in der Dicke der Eigner-Geldbörse. Da kann aber die Herstellerindustrie auch mal abgespeckte Versionen für den normalen Bootfahrer konstruieren.

h) Über die **Steuerung** selbst kann man streiten. Die einen mögen lieber wegen der direkten Ansprache, eine Pinnensteuerung. Und verzichten dabei lieber auf Bewegungsspielraum im Cockpit. Die Anderen möchten lieber ein Steuerrad. Für mich ist die Entscheidung durch die Art des Segelns bestimmt. Für sportlich, ambitioniertes Segeln ist die Pinnensteuerung vorzuziehen. Für Fahrtensegeln und damit selbstreden für Seniorenssegler ist die Radsteuerung sinnvoll. Ohne damit gleich wieder eine Imageprägung des alten Segelgruftys zu fördern. Dies wird sowieso stets von denen gemacht, die durch das konträre Image mehr Geld verdienen. Bei der sinnvoll platzierten Radsteuerung gehören die folgenden Punkte unbedingt dazu:

Vernünftige **Radgröße** – einerseits auch von der Seite (nicht gleich Regattamaße) handhabbar. Andererseits muß man auch noch daran vorbeigehen können, ohne eine Kletterpartie zu veranstalten.

Guter **Standplatz** für den Steuermann mit schrägen Abstützpunkten am Cockpitboden für Lage.

Gute **Sitzmöglichkeit** (eventuell sogar mit Rückenlehne. Den Durchgang zur Badeplattform kann man auch etwa seitlich ansetzen)) mit leicht abgerundeter Oberfläche für rückenschonendes Sitzen bei Lage.

Gut **erreichbare Winden** in Steuermannsnähe. Falls alleinsegelnd, eventuell auch elektrisch über die Steuerkonsole ansteuerbar.

Eine vernünftig platzierte, überschaubare und praktisch aufgeteilte **Steuerkonsole** mit diversen Instrumenten und Ansteuerungen. Hier wird auch immer wieder gepatzt. Ein Hindurchlangen durch das Steuerrad ist nicht unbedingt gut. Man kann die Konsole vom Design her etwas breiter und etwas höher machen, ohne dass dies beim Hantieren stört.

Die **Motorsteuerung** sollte unbedingt in Reichweite des stehenden bzw. sitzenden Rudergängers platziert sein. Und nicht, wie bei manchen Booten irgendwo unten hinten oder seitlich. Es mag ja cool anmuten, wenn eine imageträchtiger Skipper beim Einlaufen den Motorhebel mit dem Fuß bedient, aber sicher ist dies auf keinen Fall. Es bleibt einem nur auf manchen Booten nichts anders übrig.

Desweiteren sollten alle, oben erwähnten und zum Fahrbetrieb nötigen Instrumente (evtuell als Tochteranzeige) wie GPS, Plotter, Echolot, Log, Motoranzeige, Windlupe etc. auf der Steuerkonsole sein. Heute gibt es die Möglichkeit des Multiinstrumentes mit Plotter, Radar usw. Die vielfach verbreitete Anbringung der Windinstrumente, GPSanzeigen etc. über oder seitlich des Niederganges ist wegen der Sichtweite für den Seniorenskipper nicht akzeptabel.

Die althergebrachte Unterbringung nur unten am Kartentisch ist sowieso veraltet und ebenfalls nicht wünschenswert, da man dann jedes Mal nach unten klettern muß. Der heutige Seniorenskipper sollte die modernen Möglichkeiten schon sinnvoll nutzen. Dies meine ich ausdrücklich für Seniorenskipper, da ich ansonsten – vor allem bei unnötig überfrachteten Instrumentenpaneelen - Gegner der Flugzeugcockpitfraktion auf Schiffen bin. Sinnvoll genutzte Instrumente - **ja**. Imageträchtig, aber ohne Sachkenntnis nie genutzte, montierte Anzeigenvielfalt - **nein**.

i) Allgemein ist noch auf die **Plazierung** diverser Vorrichtungen an Deck wie z.B. Klampen, Handläufe, Poller, Belegnägel, Winden bzw. Stopper am Mast u.a. zu achten. Sie sollten, wenn möglich in gut erreichbarer Höhe (Rücken schonend) angebracht sein und vor allem an Deck so platziert, dass die üblichen Stolperfallen vermieden werden. Dies wäre jedoch sowieso Standard für alle Yachten. Auch hier ist die vorhandene Typenvielfalt mit teilweise blödsinnigen Platzierungen absolut unsinnig und somit nicht akzeptabel.

Somit wären wir mit den technisch ausdrüstungsbedingten Vorraussetzungen durch. Nun kommt aber der **menschliche Faktor**. Diesen vermeint Herr Mell gemeinsam mit der Yacht bzw. dem Institut wohl erst jetzt feststellen zu müssen? Dabei geht es hier um die ganz normale und allgemeine Praxiserfahrung beim

Bootfahren. Dies ist vergleichbar mit dem Autofahren und somit weder neu, noch besonders separat betrachtenswert im Hinblick auf gewisser Hersteller Vorgaben.

Was die beiden **Stressarten** (Dys- und Eustress) anbetrifft, so gibt es seit langem in der Ergotherapie entsprechende Untersuchungen. Dazu ist es nicht nötig, spezielle Messungen an Bord vorzunehmen.

Über den körperlichen Stress haben wir oben bereits gesprochen. Dem kann man abhelfen oder man sucht sich eine weniger anstrengendes Hobby. Kreuzfahrten wäre da für die Meeresliebhaber eine ideelle gute Wahlmöglichkeit mit maritimem Flair und gesunder Seeluft.

Was aber die Meinung von Herrn Mell in Bezug auf die **Anlegemanöver** anbetrifft, so ist dies der Stoff, aus dem die Träume der Bootsausbilder und Hafenbetreiber sind.

Das dabei für ungeübte, nervöse, ängstliche und eventuell alkoholisierte Jawabo-Bootseigner Stress entsteht, ist wohl sonnenklar. Das ist aber in Schleusen, Häfen, Fahrwassern und beim Ankern immer so. Und gehört zum Segelsport. Und es betrifft auf keinen Fall nur die älteren Seniorenssegler ! Im Gegenteil ! Die älteren und somit erfahrenen Segler legen bei Anlegemanövern eine Nonchalance an den Tag, um welche die im Promenadencafe sitzenden Gelegenheitsfahrer sie beneiden.

Es ist grundsätzlich keine Sache des **älteren Gehirns** ! Es ist und bleibt immer eine Sache der **Erfahrung** ! Die Situation des Anlegens ist keine stressmäßig schlimmere Situation, als das Fahren zwischen der Großschiffahrt auf Elbe oder Nordostseekanal, als das Segeln hart am Wind bei etwas größeren Windstärken und bei Seegang usw. Laut Herrn Mell wird das Anlegemanöver für ältere Segler auf den gleichen Level gestellt, wie das berühmte Einparkvermögen (wissenschaftlich festgestellt-wegen fehlenden Raumdenkens der Damenwelt) beim Autofahren.

Das Segeln bzw. das Bootfahren überhaupt erfordert eine gewisses Maß an Mit- und Vorausdenken, Überblicken der Situation, Entscheidungsfreudigkeit und Verantwortung, welches zum Teil durchaus vergleichbar mit dem guten Autofahren ist. Aber auch da finden wir mittlerweile eine größer werdende Anzahl von unbedarften Dumpfbacken, die eher als Verkehrshindernis und Gefährdung des Strassenverkehrs anzusehen sind, denn als verantwortungsbewußte Verkehrsteilnehmer.

Denn auch hier beginnt die Herstellerindustrie bereits die Unfähigkeit der Nutzer mit Hightech-Spielerei zu bemänteln. Siehe Einparkhilfen, selbststartende Scheibenwischer u.ä, die dem Fahrer anscheinend das selbstständige Denken (so denn vorhanden?) abnehmen sollen. Der einzige, aber lebenswichtige Unterschied zum Bootfahren, speziell dem Segeln, ist aber:

Man kann das Boot nicht eben mal an der Seite stehen lassen. Es ist nicht immer direkt in erreichbarer Nähe eine Werkstatt. Mit dem Parkplatz für das Feuerwehrauto neben dem Schiff haperts auch. Und nach richtigem Crash kann man nicht immer sofort die Polizei oder Abschleppdienst herbeizitieren, sondern man kann eben nur mal absaufen.

Der berühmte Spruch aus Opas Zeiten: „Wasser hat keine Balken“ (Gott sei Dank) implizierte eben eine geringere Sicherheitssituation für Unbedarfte. Und darin liegt die Krux.

Genauso wie man nicht: in Badelatschen durch Gebirge trampelt, ohne Fallschirm fliegen geht, ohne Sturzhelm und feuerfesten Anzug Autorennen fährt, so sollte man auch nicht ohne Kenntnis und Erfahrung Segeln gehen. Vor allem nicht draussen auf See. Leider besagt die reale Erfahrung in den deutschen und holländischen Küstengebieten (vorwiegend innen) das Gegenteil. Die Unbedarftheit der Massen Jawabos auf dem Wasser hat bedenkliche Ausmaße angenommen, die man aber nicht durch technische Spielereien beseitigen kann.

Und das hat nicht unbedingt etwas mit dem Alter zu tun. Da wird es halt körperbedingt schwieriger und unbequemer. Und da wird keine verkaufsträchtige Studie benötigt, um wieder neuen Schnickschnak auf den Markt zu bringen, der nicht wirklich bzw. nur teilweise die Situation der älteren Bootfahrer verbessert.

Es bedarf hier eines **Gesamtkonzeptes**, welches in all den oben aufgeführten Punkten durchdacht und praxisnahe durchgeführt wird. Das bedeutet für die Bootsbauindustrie Umdenken und Einstellen auf ältere Käuferklientel. Ich wage vorauszusagen: Boote, die nach diesem entsprechenden Standard gebaut sind, werden Renner auf dem Markt. Auch für nicht behinderte oder jüngere Segler.

Weil sie sinnvoller und bequemer zu handhaben sind. Und weil sie körperbewußter zu fahren sind. Und weil sie sogar auch leichter von Frauen zu fahren sind ! Was bisher einen verschwindend geringen Anteil der Werbung ausmachte.

Die eierlegende Wollmilch-Sau, die momentan als Cruiser-Racer mit Wohnmobilcharakter auf den Messen in unnötiger Modellvielfalt dargeboten wird, wäre somit **mega-out** !

Aber das sind wohl Aspekte, unter denen die Bootsbauindustrie momentan keine Machbarkeit sieht. Obwohl dies wirklich innovativ, vorausdenkend und wirtschaftlich erfolgreich wäre !

Denken Sie mal darüber nach meine Herren !

Ansonsten verbleibt mir den anderen älteren Seglern weiterhin – gute Fahrt zu wünschen – und vergesst nicht Euer Werkzeug. Denn zu basteln für die Bequemlichkeit des eigenen Bootes gibt es immer etwas !

Euer Skipper Huby