Törnbericht 2012

RiPower-Testfahrt unter Urlaubsbedingungen 2012

Tag 1

Endlich kam der lang ersehnte Tag – der Tag, auf den ich seit Wochen hin gearbeitet hatte. Anders als in den Jahren zuvor fand dieser Törn ohne Segel, also ausschließlich unter Motor statt. Es war kein reiner Urlaubstörn wie in den Jahren zuvor, sondern eine Langzeit-Testfahrt um Akkus und E-Antrieb zu testen. Zur Auswertung des Törns befanden sich mehrere Messgeräte an Bord welche in zeitlichen Abständen abgelesen wurden.

Hochmotiviert ging ich in die Halle um den Trailer an das Zugfahrzeug anzukuppeln und aus der Halle zu holen. Ich bemerkte, dass ich am Vortag vergessen hatte, die Landstromverbindung des Bootes einzustecken. Dies holte ich sofort nach. Leider hätte es ca. 4 Stunden gedauert bis der Akku vollständig geladen ist. Wir konnten es jedoch nicht abwarten endlich los zu fahren und ließen den Lader nur eine halbe Stunde am Netz. Wir fuhren also mit einer Akkukapazität von nur 75% zum Schwielochsee. Mit einem Elektroantrieb ist es möglich, den Energiebedarf so einzuteilen, dass die geplante Etappe bis zum gewünschten Hafen mit Stromanschluss sicher erreicht werden kann. Durch modernes Batteriemanagement kann die Restfahrzeit auf die Minute genau ermittelt und die Reisegeschwindigkeit der Fahrstrecke angepasst werden. Mein Vater begleitete uns bis zum Schwielochsee, um den Jeep nach dem Slippen wieder nach Hause zu fahren. Wir ankerten zunächst gegenüber der Slipanlage, um den Tri auszuklappen, das Verdeck aufzustellen und Mittag zu essen. Während ich den Abwasch erledigte, spielte Liz im Abwaschwasser - das macht sie sehr

gern. Ich werde in ein paar Jahren sicher darauf zurück kommen. Nachdem ich eine kleine Runde um die lizpoir geschwommen bin, machten wir uns auf den Weg. Mit 2,5 Knoten Schleichfahrt ging es Richtung Norden. Nach 2,5 Stunden Fahrt warf ich den Anker in den Leißnitzsee. Wir spielten mit Liz auf dem Netz und warteten auf das vom Wetterbericht angekündigte Gewitter, welches zu unserer Freude ausblieb. Es donnerte in der Ferne und nach dem Abendessen kam sogar die Sonne wieder zum Vorschein. Ich wusch wieder mit Liz ab und nahm ein Bad im Leißnitzsee. Katja ging mit Liz in die Achterkajüte und ich setzte mich noch ein paar Minuten an den Bord-PC und ging dann ebenfalls schlafen.

Tag 2

Nach dem Frühstück fuhren wir nach Beeskow. Hier machten wir unseren ersten Landgang.



Dieser führte uns entlang der Stadtmauer und durch den Park und natürlich führten wir Gespräche mit einer Charterfirma um den RiPower E-Antrieb vorzustellen. Wir fanden uns 14:00 Uhr wieder an Bord ein um die nächste Schleusung um 15:00 Uhr nicht zu versäumen. Die Wartezeit nutzte ich um die lizpoir auszufendern und kurz vor der Schleusenöffnung den Backbordrumpf anzuklappen. Als sich das Schleusentor öffnete, legte wir ab und fuhren zur Schleuse. Die Lichtzeichenanlage schaltete kurz nachdem wir diese erreicht hatten auf grün um. Wir konnten also gleich hinein fahren - keine einfache Sache, wenn man 4,5 m plus Fender breit ist und die Schleuse nur für 5,5 m Platz bietet. Katja bediente die Festmacher vom Steuerbordnetz aus, während Liz bei mir im Cockpit blieb. Während der Schleusung tauschten wir die Plätze. Ich bediente die Festmacher und Katja blieb bei Liz. Als sich das Schleusentor öffnete, tauschten wir erneut, denn ich übernahm wieder die Pinne. Kurz nach der Schleuse klappte ich den Tri wieder aus. Heute war es wie schon gestern sehr heiß. Es wehte jedoch Wind der Stärke 5 aus Süden und schob kräftig mit. Wir machten mit nur 200 Watt Antriebsleistung über 3 Knoten Fahrt. Vor der Radinkendorfer Dorfstelle legten wir an einem schönen Sandstrand an. Das Wasser der Oberen-Spree-Wasserstraße war schön warm und lud geradezu zum Baden ein. Zu Abend wurde gegrillt und gegen 19:30 Uhr verschwand Katja mit Liz in der Achterkajüte.

Tag 3

Wir verließen 8:30 Uhr unseren wunderschönen Schlafplatz. Heute ging das Brötchen aufbacken, Frühstücken und Abwaschen deutlich schneller. Alles an Bord spielt sich langsam etwas ein.



Bis zu Schleuse Neuhaus ging es flott voran. Auf dem Wergensee vor der Schleuse klappte ich den Backbordrumpf an und gab ein Schallsignal, welches Liz gar nicht gefiel. Sie antwortete mit weinen. Wir mussten etwas länger an der Sportbootwartestelle verbringen. Liz schlief dabei ein und wir konnten dadurch gemeinsam Schleusen. Eine große Hilfe für mich, denn auch diese Schleuse war sehr schmal. Durch den Neuhauser Speisekanal ließen wir den Backbordschwimmer noch angeklappt.



Auf der Spree - Oder-Wasserstraße zeigte sich der F-27 wieder in voller Breite. Wir fuhren bis zum Kleinen Müllroser See. In der dortigen Marina Schlaubetal legten wir an. Dies war ebenfalls etwas aufwendiger, denn es war kein Liegeplatz frei. Wir gingen mit dem Heck an die Kopfseite eines Steges und befestigten den Bug einer freien Dalbe. Jetzt konnten wir zum ersten Mal die Akkus laden. Wir hatten noch 63 Ah Restkapazität - also noch ausreichend für viele Seemeilen. Nach dem Mittagessen an Bord machten wir einen Landgang in Müllrose. Wir gingen zum Supermarkt, zum Baumarkt und zum Bäcker. Auch die Kirche und der Naturlehrpfad waren für uns von Interesse. Nach dem Abendessen machten wir einen weiteren Spaziergang im Hafen. Diesen nutzte ich gleich zum Wasser holen. Leider gab es das Wasser nicht am Steg. Ich schleppte 30 Liter mit dem Kanister. Nun hatten wir wieder ausreichend Wasser zum Duschen. Ein Boot mit Warmwasseranlage und Innendusche ist gerade mit Frau und Kleinkind eine feine Sache.

Tag 4

Liz weckte uns 6:30 Uhr. Nachdem wir uns gestärkt hatten, machten wir einen Spaziergang entlang des Müllroser Naturlehrpfades.

Anschließend ging ich zum Hafenmeister um unsere Liegegebühren zu entrichten und dann legten wir auch schon ab.



Es war heute etwas kühler. Bis Mittag erreichten wir gerade 20°C. Zum Mittagessen legte ich an einer Beladestelle für Berufsschiffe an. Nach dem Essen ging es weiter gen Südosten. Nachmittag erreichten wir Eisenhüttenstadt. Im dortigen Sportboothafen bekamen wir für 8 Euro einen schönen Liegeplatz inklusive Strom und Wasser. Bis zum Abend machten wir die Stadt unsicher...

Tag 5

Wir machten uns in der Planstadt Eisenhüttenstadt einen schönen Vormittag und sahen uns die unterschiedlichen Wohnbezirke an, in denen die Häuser nach bestimmten Themen gebaut wurden. Eisenhüttenstadt ist in meinen Augen das "Dubai des Ostens", da es ebenfalls kurzfristig geplant und erbaut wurde und nicht langsam gewachsen ist wie andere Städte. Nach dem Mittagessen an Bord legten wir ab und fuhren zur Zwillingsschleuse Eisenhüttenstadt, in die wir nach einer Stunde Wartezeit einfahren durften. Beim Anlegen in der Schleuse erwischte uns eine starke Windböe und ich verlor kurz die Kontrolle über das Boot. Wir berührten die Schleusenwand mit dem

Heck des Steuerbordschwimmers. Eine kleine Ecke platze heraus. Als wir dann festgemacht hatten, begann Liz zu schreien. Ich bemerkte dass Katja dadurch unkonzentriert wurde und schickte sie zu Liz. Kurz darauf musste ich sie aber wieder rufen, denn bei 12 m Schleusenhub war ich allein mit dem Bedienen und Umsetzen der Festmacher überfordert. Liz musste also noch etwas ohne ihre geliebte Mama auskommen.



Wir waren sehr erleichtert als sich das Schleusentor endlich öffnete und Katja wieder zu unserem kleinen Sonnenschein konnte. Ich fuhr noch bis zum Gastanleger von Fürstenberg. Hier inspizierte ich den Schaden am Steuerbordchwimmer. Die ausgeplatzte Ecke erwies sich als ein nur mit Gelcoat geflickter Schaden, welchen ein Vorbesitzer provisorisch repariert hatte. Gut das ich die Schäden und "geflickten" Stellen an den Schwimmern noch nicht repariert bzw. nachgebessert hatte, sonst hätte ich mich jetzt sehr geärgert. Wir machten einen Landgang in Fürstenberg und grillten anschließend an Bord. Die Landstromautomaten am Steg verfügten noch über ausreichend Restguthaben, sodass wir unsere Bordakkus wieder komplett aufladen konnten - eine nette Geste von den Vornutzern. Wir waren gespannt auf

den kommenden Törnabschnitt: Die Oder - seit langer Zeit endlich wieder einmal ein Fluss welchen wir befahren. Die Oder kannten wir noch nicht. Unsere Erfahrungen auf großen Flüssen beschränkten sich bis zu diesem Zeitpunkt auf die Elbe. Ich war gespannt auf die Breite, die Buhnen, den Schiffsverkehr und die Fließgeschwindigkeit. Seit Tagen sind wir so wenig Booten und Schiffen begegnet, dass man sie an einer Hand abzählen konnte.

Tag 6

5:30 Uhr war Liz der Meinung, dass die Nacht vorüber ist. Also standen wir auf, frühstückten und verließen unseren Liegeplatz in Fürstenberg. Die Fahrt nach Frankfurt auf der Oder war angenehm und verging sehr schnell. Aufgrund der schiebenden Strömung konnten wir bei 3 - 5 Ampere Energieverbrauch mit einer Geschwindigkeit von 4 Knoten fahren. Wir begegneten auf der gesamten Strecke keinem Schiff. Dafür grüßten uns viele Angler an beiden Uferseiten der Oder. Die Fahrt auf der Oder ist vergleichbar mit einer Fahrt auf der Elbe: Landschaft und Strömung werden durch Buhnen beeinflusst. In Frankfurt legten wir in einem Nebenarm der Oder an einer öffentlichen Sportbootliegestelle an. Den Nachmittag nutzten wir in Frankfurt zur Stadtbesichtigung. Da Frankfurt Mitglied der Hanse ist, kann man architektonische Ähnlichkeiten mit Städten wie Stralsund oder Wismar erkennen. Den Abend verbrachten wir wieder an Bord. Für die Fahrt nach Frankfurt haben wir nur sehr wenig Energie benötigt. Auf der Oder talwärts würde unser Akku bis zur Ostsee reichen.

Tag 7

Den Vormittag verbrachten wir in Frankfurt. Wir kauften frische Lebensmittel ein und gingen anschließend zurück an Bord.



Beim Einsortieren der Lebensmittel bemerkte ich, dass eines meiner Bockwurstgläser beschädigt war. Also räumte ich den gesamten Schrank aus um ihn auszuwischen. Danach räumte ich sämtliche Lebensmittel wieder ein. Nach dem Mittagessen erledigten wir den Abwasch. Leider passierte dabei ein kleiner Unfall. Liz steckte einen ihrer kleinen Finger in ein Belüftungsloch des Kochers, welcher sich neben der Spüle befindet. Beim herausziehen riss sie sich die Haut auf. Der Finger blutete und sie weinte sehr. Nachdem wir ihren kleinen Finger mit einem Pflaster versehen hatten, beruhigte sie sich gleich wieder.

Vor dem Ablegen ging ich zu einem schwimmenden Restaurant, welches sich am Anleger hinter uns befand um nach Liegeplätzen an der Oder zu fragen, denn unsere Karten waren im Bezug auf die Oder nicht gerade mitteilsam... Da an diesem Restaurant Oderrundfahrten angeboten wurden, gab es auch einen Skipper, welcher mir einige Tipps gab und uns auch gleich noch beim Ablegen behilflich war. Wir fuhren rund fünf Seemeilen bis nach Lebus. Hier befindet sich eine schöne

Sportbootliegestelle in einer Buhne. Als wir den Anleger querab hatten, kam uns gerade ein Schiff entgegen - das erste Schiff auf der Oder! Es befand sich jedoch genau zwischen uns und unserer Sportbootliegestelle. Wir mussten um den bergwärts fahrenden Schubverband herum und von hinten an den Anleger manövrieren. Der Schubverband benötigte noch einige Minuten bis er endlich vorbei war. Vermutlich hatte er Probleme mit dem Tiefgang oder der Strömung, denn er kam kaum voran.



Nach dem Anlegen warteten wir bis Liz wach wurde und machten einen kleinen Spaziergang. Lebus ist ein nettes kleines Städtchen mit einem Berg von dem sich ein schöner Blick auf die Oder und Frankfurt bietet.

Tag 8

9:15 Uhr verließen wir bei kühlen 15°C und Sonnenschein den Sportbootanleger von Lebus. Die Oder schob kräftig mit, sodass wir mit nur 100 W Antriebsleistung bereits 4 Knoten liefen. Gegen Mittag erreichten wir Köstrin und kurz darauf die Mündung der Warthe. Von hier an änderte sich die Landschaft schlagartig. Die schönen Buhnen

mit den Sandstränden wichen dem Schilf am Ufer. Die Oder verbreiterte sich nun um ca. 50% und auch die Wassertiefe ging von durchschnittlich 1,2m auf 2-3m. Dies erleichterte mir das Steuern enorm. Ich konnte einfach fahren ohne mich extrem auf Fahrwasser bzw. Fahrwasserseite zu konzentrieren. Ich bin auch das ständige Sitzen an der Pinne nicht mehr gewohnt und möchte mich auch gar nicht zu sehr daran gewöhnen, denn auf dem Meer hilft der Autopilot. 14:00 Uhr legten wir im Hafen Kienitz am Kopf eines Steges an. Langsam gewöhnten wir uns auch daran unser knapp über 8 m langes und über 5 m breites Boot nur mit dem Bug an einem 2 m kurzen Steg sicher zu vertäuen. Natürlich hätten wir uns auch eingeklappt in eine Box quetschen können, aber ausgeklappt gefällt es dem Tri besser. Wir machten einen kurzen Landgang durch den kleinen Ort, da es hier außer einem Panzer, welcher an den 2. Weltkrieg erinnert, nicht viel zu sehen gab. Wieder an Bord nutzten wir die Zeit zum Duschen und um Liz zu baden. Am Steg gab es eine Wasser- und Stromsäule um den Wassertank bzw. die Akkus wieder nachzufüllen. Ich wollte gerade meinen Wasserschlauch ausrollen, als der Hafenmeister kam. Er stellte sich vor und freute sich, endlich mal so einen Katamaran im Hafen zu haben. Ich klärte ihn auf, dass es sich bei dem Boot um einen Trimaran handelt. Als dies geklärt war, teilte er mir mit, dass die Wassersäule am Steg nicht funktioniert und ich das Wasser mit Kanistern aus dem Hafenmeistergebäude holen muss. Ich begleitete ihn mit unserem 15 Liter-Faltkanister bewaffnet und zahlte im Hafenmeisterbüro 11,60 € für Liegeplatz, Strom und Wasser, welches ich aus 300 m Entfernung heranschleppen durfte. Ich sagte ihm, dass man an die "Münzwassersäule" ein Hinweisschild anbringen sollte um in Zukunft Missverständnisse zu vermeiden. Er meinte, dass sei nicht erforderlich, man kann ja bei ihm fragen ob die Säule funktioniert. Wieder etwas gelernt: Vor der Nutzung von Münzautomaten sollte man immer jemanden fragen, ob der Münzautomat auch wirklich als Münzautomat

angebracht wurde, oder ob es eine Attrappe ist. Ich erkundigte mich nach einer Möglichkeit der Müllentsorgung. Dies sei nur möglich, wenn der Müll getrennt ist. Also nahmen wir unseren Müll wieder mit, denn ich hatte nicht vor, den Müllbeutel, welcher zu 70% mit Windeln gefüllt war, zu durchwühlen. Der Hafenmeister konnte ebenfalls nicht verstehen, wieso ich für die Duschen, welche wir nicht benutzten, nicht bezahlen wollte. Er sagte: "Schließlich muss man sich ja auch einmal waschen…". Er empfahl mir auch gleich eine Gaststätte neben dem Hafenmeistergebäude, damit wir endlich mal wieder etwas warmes Essen. Wahrscheinlich gab es in Kienitz noch nie ein Boot mit Innendusche und Kochmöglichkeit.

Nach dem Abendessen an Bord ging ich Wasser holen. Die Crew eines Motorbootes versuchte gerade anzulegen als ich etwas ins Wasser Platschen und kurz darauf Schimpfen hörte. Der Skipper des Motorbootes war ins Wasser gefallen und hielt sich am Bug des Bootes fest. Seine Frau war leicht panisch und überfordert. Sie reichte ihm eine Bugbadeleiter zum Einhängen, aber er kam damit nicht an Bord. Ich ging auf den Steg und reichte ihm meine Hand um ihn samt Boot in die Box zu ziehen. Der Hafenmeister kam auch gerade dazu. Wir (der Hafenmeister und ich) nahmen die Badeleiter und hängten diese im Steg ein. Der Mann konnte nun mit unserer Hilfe aus dem Wasser klettern. Als er sich vom ersten Schreck erholt hatte, bedankte er sich beim Hafenmeister. Ich wurde ignoriert. Also schnappte ich mir meinen Kanister und ging wieder Wasser holen. Die Crew des Motorbootes lief mir noch drei Mal über den Weg, denn ich ging insgesamt sechs Mal Wasser holen bis unser Tank endlich voll war. Sie würdigten mich jedoch keines Blickes. Inzwischen war es 20:00 Uhr. Katja versuchte Liz in der Achterkajüte vom Einschlafen zu überzeugen. Ich nahm mein Handy um den Tagesbericht zu schreiben und legte mich dazu auf das Bugnetz. Hier konnte ich entspannen, schreiben und das Geschehen im

Hafen beobachten: die Frau vom "badenden" Skipper ging mit ihrem Müllbeutel los. Kurze Zeit später kam sie fluchend mit dem Müll zurück - ein schöner Hafen.

Tag 9

Nach dem Frühstück nahm ich unseren Müllsack und ging damit ins Dorf um ihn in einem Abfallbehälter zu entsorgen. Danach legten wir ab und waren froh Kienitz endlich zu verlassen. Unser heutiges Ziel war Oderberg, eine Stadt in der es zwei Häfen mit Stromanschluss zum Nachladen geben sollte. Wir fuhren also zügig mit fünf Knoten auf der Oder talwärts. Mittag erreichten wir die Ostschleuse Hohensaaten, wo wir trotz telefonischer Anmeldung fast zwei Stunden warten mussten. Die Schleusung ging problemlos vonstatten und wir fuhren auf dem Oder-Havel-Kanal weiter in Richtung Oderberg. Die Marina Oderberg bot keinen Platz für uns und die beiden Sportbootliegestellen waren auch nicht geeignet. Bei einer der beiden Liegestellen stand ein Schild mit der Aufschrift "Nur für Sportboote bis zu einer Länge von 5 m und einer Breite von 2m". Beim vorsichtigen Ansteuern der anderen Liegestelle, welche völlig zugewachsen war, hatten wir eine Grundberührung. Also fuhren wir weiter und ankerten schließlich auf dem flachen Oderberger See. Das Ungünstige daran war nur, dass wir jetzt noch einen weiteren Tag mit unserem Energievorrat auskommen mussten. Der nächste Hafen, welcher Strom versprach war, ca. 15 Seemeilen entfernt. Durch langsames Fahren wäre es möglich das Ziel zu erreichen. Wir entschieden uns auf dem Oder-Havel-Kanal zu bleiben und durch das Schiffshebewerk zu fahren. Die Alternative wäre der Finowkanal gewesen - landschaftlich mit Sicherheit reizvoller allerdings wollten wir mit Lizzy nicht 12 zusätzliche Schleusen passieren, denn sie weint bei jeder und möchte zu uns auf das Netz.

Tag 10

Es war ein etwas anstrengender Tag, denn wir mussten wegen der begrenzten Energiereserven sehr langsam und damit lange fahren. 9:30 Uhr erreichten wir als erstes Boot die Sportbootwartestelle des Schiffshebewerkes - ein beeindruckender Stahlgitterbau. Nach uns kamen noch viele Boote unter anderem auch das Boot, dessen Skipper in Kienitz ins Wasser gefallen war.



Nach ca. 2 Stunden Wartezeit öffnete sich endlich das Tor und wir wurden per Lautsprecher aufgefordert nach den zwei Fahrgastschiffen einzufahren. Die Wände des Troges waren mit Holz verkleidet und es gab genügend Poller, was ich als sehr sportbootfreundlich empfand.



Als alle Boote eingefahren und vertäut waren, schloss sich das Tor und der gesamte Trog fuhr innerhalb von höchstens 5 Minuten 36 m in die Höhe - ein beeindruckendes Erlebnis. Nachdem wir das Schiffshebewerk verlassen hatten, senkten wir unsere Geschwindigkeit auf energiesparende 2,5 - 3 Knoten ab und ließen alle nachfolgenden Boote an uns vorbei fahren. Kurz nach 16:00 Uhr erreichten wir dann die Marina Marienwerder, in der wir einen schönen Platz und vor allem Strom für insgesamt 15€ bekamen. Wir hatten eine Batterierestkapazität von 30 Ah - dies entspricht einer Restreichweite von ca. 9 Seemeilen. Insgesamt sind wir seit der letzten Ladung 41 Seemeilen gefahren. Mit unserem kleineren Motorsegler hätten wir vor gut 5 Jahren für diese Strecke 40 L Benzin benötigt. Wir machten noch einen kleinen Landgang im Hafen und breiteten die Picknickdecke auf der Wiese aus, damit Liz noch etwas darauf krabbeln konnte.

Tag 11

Liz schlief heute bis 7:00 Uhr und somit verließen wir den Hafen auch erst nach 9:00 Uhr. Wir fuhren mit einer Geschwindigkeit von 3,5 und

4 Knoten auf dem Oder-Havel-Kanal und bemerkten von achtern kommend ein Berufsschiff, welches sich sehr langsam näherte. Nach ca. einer halben Stunde holte es uns ein und befand sich direkt hinter uns. Auf diesem Abschnitt des Oder-Havel-Kanals herrscht Begegnungsverbot, dennoch setzte das Berufsschiff zum Überholvorgang an. Ich fuhr ganz rechts und verlangsamte mein Tempo damit er schnell vorbei fahren kann. Es war sehr eng. An unserer Steuerbordseite hatte ich ca. 2m zum steinigen Ufer, welches durch den Sog des Schiffes immer höher empor stieg. Zu unserer Backbordseite betrug der Abstand zum Schiff auch nur 2-3m. Die halbe Schiffslänge war an uns vorüber, dann bemerkte ich, dass wir trotz Verringerung der Antriebsleistung immer schneller wurden. Das Schiff versuchte weiter zu beschleunigen und der Sog zog uns mit und gleichzeitig an das Schiff heran. Jetzt musste ich schnellstmöglich etwas unternehmen. Ich gab Rückwärtsschub und versuchte Abstand zu halten. Es half nicht: wir waren genau so schnell wie das Schiff. Nun gab ich volle Kraft nach achtern und endlich zog das Schiff langsam an uns vorbei. Jedoch näherte sich unser Bug durch den noch immer herrschenden Sog weiter dem Schiff. Wir kamen ganz knapp - mit weniger als 1 m Abstand - davon. Ich war heilfroh, dass es vorbei war, denn ich hatte nicht mehr damit gerechnet, dass es gut geht. Der Kanal ist eben für ein 8 m breites Schiff und einen 5,8 m breiten Trimaran zu schmal. Bis zur Schleuse Lehnwitz hielten wir uns hinter dem Schiff, somit kam auch kein anderes Schiff auf die Idee uns zu überholen und Entgegenkommer machten Platz wegen des vorausfahrenden Schiffes. Vor der Schleuse warteten mehr Boote als Wartestege zur Verfügung standen auf die Schleusung. Die Ampel schaltet nach kurzer Wartepause auf grün und wir reihten uns hinten ein. Leider mussten wir und ein Charterboot wieder zurück zum Wartebereich fahren, da die Schleuse voll war. Als wir erneut am Wartebereich ankamen, lagen dort schon wieder drei Boote. Wir bekamen gerade noch den letzten Platz.

Alle nach uns ankommenden Boote gingen ins Päckchen. Bei uns legte achtern quer ein 14 m langer Stahlverdränger an. Mir war nicht ganz wohl dabei, denn der schwache Wind drückte ihn häufig gegen uns. Er hatte zwar einen großen Kugelfender, aber dieser rutscht erfahrungsgemäß oft dorthin wo er nicht hin soll bzw. wirkungslos ist. Ich stand also fast die ganze Wartezeit auf der Achterkajüte um die Stahlyacht auf Abstand zu halten. Gleichzeitig musste ich mich ständig auf unsere Backbordseite begeben um die eigenen Fender und Festmacher zu kontrollieren, die für diese Belastung natürlich nicht ausgelegt waren. Auf Dauer hätte ich das nicht geduldet, aber für eine halbe Stunde nahm ich dies in Kauf. Als endlich die Lichtzeichenanlage auf grün schaltete, machte ich uns los und wir fuhren schnellstmöglich in die Schleuse. Die wartenden Boote füllten diese komplett aus. Der Schleusenwärter forderte ein Charterschiff per Lautsprecher auf vorzurücken, was der Charterkapitän mit Wiederwillen dann auch tat. Er war, wie auch die vier Leute in einem kleinen Motorboot vor uns, mit der Schleusung etwas überfordert. Ich hatte das Problem, dass ich fast ins Wasser gefallen wäre, da unser Steuerbord-Seitennetz, welches zwischen Mittelrumpf und Steuerbordschwimmer gespannt ist, unter mir riss. Ich konnte mich gerade noch am Steuerbordschwimmer festhalten. Wir ahnten dass dies bald passieren würde, denn unsere Netze waren alt und porös und sollten sowieso im kommenden Winter erneuert werden. Wir hofften jedoch dass sie diese Saison noch durchstehen würden. Ab jetzt hieß es: nur noch auf den Beams und Schwimmern laufen. Nach der Schleusung fuhren wir über den Lehnitzsee und machten an einem Aussensteg des Hafens LuBea fest. Nachdem ich die Fender einigermaßen vernünftig zwischen zwei Dalben und unserem Steuerbordschwimmer platziert hatte, begab ich mich zur Toilette und bemerkte, dass die WC-Spülung nicht richtig funktionierte. Es kam nur braunes dreckiges Spülwasser. Die Ursache dafür musste also im Wassereinlass sein. Ich zog die Badehose an und

ging ins Wasser. Tatsächlich hatten wir einige Wasserpflanzen angesaugt, welche jetzt den Bordeinlass verstopften. Ich befreite ihn und schwamm gleich noch eine Runde um mich zu erfrischen. Als ich wieder trocken war, verließen wir die lizpoir. Der Weg zum Land führte über einen schmalen wackligen Steg, welchen mit Kind und Kinderwagen zu begehen eine kleine Herausforderung darstellte. Wir gingen in die Stadt Oranienburg zur Einkaufsstraße und besichtigten das Schloss.

Tag 12

Nach dem Frühstück flickte ich das Netz provisorisch mit Wäscheleine.



Nachmittag machten wir uns noch einmal auf in die Stadt um frische Lebensmittel zu kaufen und einige Werbeflyer zu verteilen. Als wir zurück an Bord kamen, ging ich zunächst schwimmen, denn es war wieder sehr schwül. Über das Wetter habe ich in diesem Bericht noch nicht viel geschrieben, denn darüber konnte man sich in diesem Jahr noch nicht beklagen. Es war jeden Tag sonnig schön mit Temperaturen zwischen 20°C und 30°C. Nach dem Baden legten wir ab. Wir befuhren die Oranienburger Spree, vorbei am Oranienburger Schloss bis zum

Schlosshafen und fuhren dann auf der Havel weiter gen Süden bis nach Hennigsdorf. Dort legten wir am Steg des Hennigsdorfer Rudervereins an. Dies hatte ich zuvor mit dem Vereinsvorsitzenden, meinem Freund Dirk abgesprochen. Hier blieben wir über Nacht und luden unsere Akkus auf. Abends kam Dirk kurz vorbei. Hier im Ruderverein liegt das Solarboot für das ich 2011 einen E-Aussenborder entwickelt habe und mit dem das Eduard-Maurer-Oberstufenzentrum schon 2 Mal bei der Solarbootregatta auf dem Werbellinsee teilgenommen hat.

Tag 13

Beim Hennigsdorfer-Ruderverein nutzten wir die Gelegenheit um unseren Wassertank zu füllen. Nach dem Ablegen fuhren wir zur Schleuse Spandau, wo wir gerade noch einen Platz im Wartebereich der Schleuse bekamen. Alle nach uns kommenden Boote mussten entweder ins Päckchen oder vor der Schleuse auf und ab fahren. Wir mussten eine Stunde warten, bevor wir endlich in die Schleuse einfahren konnten. Auch in diese Schleuse fuhren wir wieder mit heulender Sirene ein - Liz weinte. Gleich nach der Schleuse befindet sich die 24h-Sportbootliegestelle

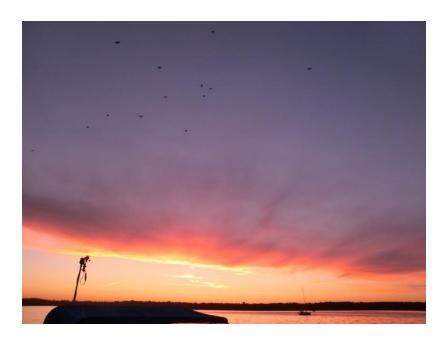
Spandau-Schiffbauerdamm. Hier legten wir an und verbrachten den Nachmittag in Spandau. Den Abend blieben wir an Bord. Leider wurden wir vom Pfeiffenrauch und der Fußball-Fernsehübertragung, eines Skippers im Boot vor uns, belästigt.

Tag 14

Bevor es richtig heiß wurde, machten wir uns auf den Weg zu A.W. Niemeyer - ein 3 km Fußmarsch. Liz war lieb und sammelte Berliner Eindrücke. Mittag aßen wir an Bord und danach fuhren wir mit RiPower weiter zum Großen Wannsee, welchen wir schon nach 1 Stunde erreichten. Hier trafen wir uns mit Axel und Jutta, welche mit ihrer Aura - ein Boot mit RiPower Antrieb - bei uns längsseits gingen. Sie hatten noch ihre Tochter Annika mit Freund Diego an Bord und kamen zu uns an Bord. Wir nutzten den Nachmittag um zu baden und einen kleinen Imbiss zu uns zu nehmen. Am Abend gingen wir auf dem Wannsee vor Anker.

Tag 15

Wir verließen den Ankerplatz gegen 9:45 Uhr und fuhren zum Bootshaus Ruhs. Dort befindet sich der Liegeplatz der Aura. An der Aura gab es ein technisches Problem, welches ich behoben habe. Im Anschluss suchten wir uns einen flachen Ankerplatz - flach genug um im Wasser stehen zu können. Diesen fanden wir vor der Halbinsel Schwanenwerder. Ich konnte nur 10 m Ankerkette geben, denn auf dem Wannsee liegen bei Sommerwetter mit über 30°C Luft- und 24°C Wassertemperatur die Boote nebeneinander vor Anker. Wir machten das Beste daraus, obwohl wir lieber fernab von anderen Booten ankern. Wir gingen baden und erholten uns an Bord. Liz badete in ihrer Badewanne an Deck.



Den Abend verbrachte ich auf den Netzen und versuchte die nicht vorhandene Stille zu genießen. Es war wirklich kaum auszuhalten: ein Motorboot nach dem anderen - eins ist lauter als das andere und nach Abgasen riecht es auf dem gesamten See. Es wäre wirklich sinnvoll alle Boote auf E-Antrieb umzustellen.

Tag 16

Auch im Urlaub muss man arbeiten. Vormittag nutzte ich den flachen Ankerplatz um die lizpoir zu reinigen - die vergangenen zwei Wochen hatten ihre Spuren hinterlassen. Nach dem Mittagessen fuhren wir zum Bootshaus Ruhs. Dort trafen wir uns mit Axel und einem Interessenten für meine RiPower-Elektro-Aussenborder für ein größeres Elektroboot-Projekt. Wir unternahmen eine Fahrt mit der Aura um einen RiPower 2.0 vorzuführen. Im Anschluss fuhren wir mit der lizpoir zur Demonstration des RiPower 6.5. Nachdem das Geschäftliche erledigt war, verbrachten wir den kurzen Rest des Tages mit Baden - der bei 32°C Luft- und 26°C Wassertemperatur einzig sinnvollen Beschäftigung. Am Abend kam ein leichter Wind auf und in

der Ferne grollte ein Gewitter. Auch diesen Abend verbrachten wir auf den Netzen bis tief in die Nacht - selbst im Dunkeln war es noch herrlich warm.

Tag 17

Wir begannen den Tag mit dem Füllen unseres Wassertanks und legten danach ab. Die Fahrt ging über die Havel vorbei an der Pfaueninsel und weiter nach Potsdam, wo wir vor Anker gingen um zu baden und Mittag zu essen. Danach fuhren wir weiter über den Templiner See, vorbei an Caputh wo einst Albert Einstein segelte, zum Schwielowsee. Diesen überquerten wir und legten in Ferch an. Wir unternahmen einen Spaziergang und besuchten den japanischen Bonsaigarten. Für die zwei Stunden im Hafen zahlten wir $2 \in -$ eine Nacht hätte $16 \in + 3 \in$ für Strom gekostet. Bei solchen Preisen verlassen wir gern den Hafen und suchen uns einen schönen Ankerplatz wie hier am Westufer des Schwielowsees. Der Himmel hatte sich zugezogen und es grollte in der Ferne. Die Temperatur war auf kühle $27^{\circ}C$ abgesunken. Vor dem Schlafen ging ich noch einmal in das ebenfalls $27^{\circ}C$ warme Wasser des Schwielowsees und schwamm eine Runde um die lizpoir.

Tag 18

In der Nacht kam plötzlich kräftiger Wind auf. Das Verdeck flatterte und die lizpoir zerrte am Ankerseil. Ich schaltete den Bord-PC ein um Position und Windstärke zu überprüfen. Während der Computer hochfuhr, ging ich hinaus um das Verdeck zu sichern. Der Windmesser zeigte Windstärke 7. Kurz nach dem Wind kam der Regen und es blitzte und donnerte. Nach einer halben Stunde beruhigte sich das Wetter und ich legte mich wieder hin.

Am Morgen schien wieder die Sonne - nur etwas Wind wehte am Ankerplatz. Wir frühstückten und lichteten danach den Anker. Als wir den Windschutz des in Luv liegenden Waldes verlassen hatten, stieg der Wind auf 5 - 6 Beaufort an. Gut, dass wir diesen auf unserem Weg zurück nach Potsdam von achtern hatten. Dort legten wir an einer Kaimauer an und verbrachten den ganzen Nachmittag in der Stadt. Als wir am frühen Abend zurück an Bord waren, hatte ich noch die Aufgabe den vorderen Teil des Backbordschwimmers zu leeren und zu reinigen, denn eine der dort gelagerten Colaflaschen war geplatzt. Den Abend verbrachten wir auf dem Netz und ich beantwortete E-Mail-Anfragen.

Tag 19

Kurz nachdem wir unseren Nachtliegeplatz verlassen hatten, legten wir an der Potsdamer Liegestelle für Aldi-Kunden an. Hier kauften wir einige frische Lebensmittel und setzten danach unsere Fahrt durch den Teltowkanal fort. An der Kleinmachnower-Schleuse mussten wir nicht warten, hatten jedoch Probleme beim Anlegen in der Schleuse. Es gab keine Möglichkeit zum Befestigen unseres Bootes, da bereits ein Boot mittig in der Schleuse lag und die einzigen Festmachmöglichkeiten belegte. Ich überlegte was wir nun tun können, aber der Wind von achtern ließ mir nicht genügend Zeit dazu: ehe wir uns versahen, standen wir schon quer in der Schleuse. Der Skipper, des Bootes vor uns - einer Greenline Hybrid, war nett und bot uns an bei ihm längsseits zu gehen. Als wir bei ihm angelegt hatten, war die komplette Schleusenbreite von uns und der Greenline Hybrid komplett ausgenutzt. Nach der Schleusung ankerten wir auf dem Machnower See um das Mittagessen zuzubereiten. Anschließend fuhren wir weiter durch den Teltowkanal bis zur Sportbootliegestelle Berlin-Steglitz bei km 15,4 und erreichten diese am frühen Nachmittag.

Wir verließen die lizpoir und fuhren mit der S-Bahn zum Brandenburger Tor.



Von hier aus gingen wir zum Bundesverband Solare Mobilität e.V. und weiter zum Potsdamer Platz quer durch die lauten und abgasgesättigten Straßen Berlins. Hoffentlich tut sich hier bald etwas, denn mit Elektroautos können Städte wie Berlin leise und sauber werden - die Technik ist vorhanden, doch die Leute müssen noch davon überzeugt werden - genau wie auf dem Wasser!

Tag 20

Der Tag begann sehr früh, da Liz nicht mehr schlafen wollte. Wir machten uns zeitig bei strömendem Regen auf den Weg zum Tempelhofer Hafen bei Teltowkanal Km 23,4. Der Hafen war relativ voll. Es gab noch einige freie Boxen - diese waren jedoch mit einem roten Schild als belegt gekennzeichnet. Wir hätten bei anderen Booten ins Päckchen gehen oder an einem alten Schiff, welches als Gaststätte dient, anlegen können, denn hier lag bereits ein anderes Boot. Wir fuhren im Hafen in die kleinsten Ecken und kamen zu dem Entschluss,

dass wir an einem der 4 belegten Außenstege einen Platz bekommen werden, sobald eines der dort liegenden Boote ablegt. Es war ja kurz vor 9:00 Uhr und erfahrungsgemäß verlassen die meisten Boote den Hafen später. Wir hatten die Hoffnung, dass wir evtl. hinter einem Stahlverdränger kurzzeitig warten können bis ein anderer Platz frei wird. Ich fuhr hinter das Boot und schlug einen Festmacher um einen Dalben. Am Steg stand ein Mann, welcher uns beobachtete. Ich fragte ihn, ob er der Hafenmeister sei, denn vor einem Jahr war es so ein netter älterer Herr der uns sogar noch einen Schokoladenosterhasen als Ostergeschenk gebracht hatte. Der Mann verneinte, meinte aber der Hafenmeister sei schon unterwegs. Es war der jüngere Mensch, der schon zweimal im Hafen auf und ab gegangen war und uns ignoriert hatte. Er sagte mir noch vor der Begrüßung, dass wir dort nicht bleiben können, da wir die Ausfahrt für den Stahlverdränger versperren. Ich erklärte ihm, dass wir nur kurz festmachen wollten um die Möglichkeit zu haben ihn nach einem Platz für uns zu fragen. Das interessierte ihn jedoch nicht - er sagte mir: "Es gibt im Hafen keinen Platz für euch". Ich bat ihn noch einmal nachzudenken und machte ihn darauf aufmerksam, dass wir höchstens noch für 2 Seemeilen Strom zur Verfügung haben - das war zwar etwas übertrieben, aber viel weiter als 8 Seemeilen wären wir tatsächlich nicht mehr gekommen. Er zuckte nur die Schultern. Wir legten wieder ab und sahen beim Herausfahren aus dem Hafen, dass auf einem an einem Außensteg (genau der Steg an dem wir im letzten Jahr gelegen hatten) liegenden Boot Leute. Ich fragte wie lange Sie noch hier liegen bleiben möchten. Sie antworteten: "Eine Stunde - wir wollen nur noch Duschen gehen. Wenn ihr wollt, könnt ihr so lange bei uns längsseits gehen". Das war doch etwas! Wir legten an und gerade als ich die die Vorleine belegt hatte, kam der nette Hafenmeister und rief: "Hast Du es noch nicht begriffen? In dem Hafen ist kein Platz für dich!". Ich war etwas sprachlos, dachte aber er weiß noch nicht, dass das Boot an dem wir angelegt haben gleich ablegt

und wir dann Platz haben. Er sagte: "Der Platz ist aber nicht für euch! Ihr blockiert die ganze Hafeneinfahrt!". Jetzt war ich völlig platt. Die Hafeneinfahrt war ungefähr 50 m entfernt. Ich sagte ihm, dass wir vor einem Jahr genau dort liegen durften. Er meinte nur: "Das war letztes Jahr! In diesem Jahr ist kein Platz für euch!". Ich sagte ihm, dass er einmal darüber nachdenken soll, was er da verlangt, denn wenn wir hier nicht nachladen dürfen, bleiben wir im Teltowkanal mit leeren Akkus liegen und behindern den Schiffsverkehr. Darauf meint er großschnäuzig, dass ich doch einmal überlegen soll, wenn ich so wenig Reichweite habe, dann soll ich doch gar nicht erst losfahren. Okay, das war's dann - in so einem Hafen sollte niemand liegen müssen. Ich machte die Vorleine los und verließ den Hafen nachdem ich mich bei den beiden, welche uns helfen wollten, bedankt hatte. Der Tempelhofer Hafen ist damit für uns Geschichte. Wir werden diesen Hafen nicht wieder betreten. Wahrscheinlich macht der Hafen ausreichend Umsatz. Ich habe in all den Jahren, die ich auf dem Wasser unterwegs bin, noch nie einen Hafen verlassen müssen. Bis jetzt hat jeder Hafenmeister wenigstens versucht, einen Platz für uns zu finden. Dieser sogenannte Hafenmeister sollte sich einmal in Ostseehäfen umsehen - da liegen die Yachten dicht gedrängt in mehreren Päckchen und für fast jedes weitere einlaufende Boot findet sich eine Lösung. Klar hätten wir auch klappen können, aber nicht bei einem Hafen in dem Platz ist und man nicht als Mensch behandelt wird.

Kurz nach uns verließ eine große Stahlyacht den Hafen. Es gab also schon mindestens zwei freie Plätze für uns. Wir fuhren also im Teltowkanal wieder 3 Seemeilen zurück zum Steglitzer Hafen. Katja bat mich, bloß nichts an Land zu berühren, bevor wir jemanden gefragt haben, ob wir anlegen dürfen. Man ist ja in einem Hafen Bittsteller und hofft, dass einem der Wunsch, hier anlegen zu dürfen und dafür zu bezahlen, erfüllt wird. Hier war jedoch alles anders. Ein netter älterer

Herr zeigte mir wo ich anlegen soll und ein zweiter half uns indem er die Festmacher nahm. Nachdem wir angelegt hatten, ging ich zum Hafenmeister. Dieser gab mir einen Schlüssel für das Hafentor, sowie eine Kopie der Preisliste und einen kleinen Stadtplanausschnitt mit wichtigen Anlaufpunkten (Supermarkt, Bäcker usw.). Bezahlen sollen wir erst, wenn wir fahren. Strom und Wasser gab es direkt am Boot, die Müllentsorgung befand sich nur 20 m entfernt und man wurde nicht beschimpft - was will man mehr? Für den Tempelhofer Hafen empfehle ich weiße Schilder mit einem schwarzen Mehrrumpfboot - rot durchgestrichen und evtl. noch mit dem Spruch "Wir müssen draußen bleiben" aufzustellen.

Nach dem hin und her war es bald Mittag. Wir kochten uns etwas Leckeres und machten uns auf den Weg in die Stadt. Zum Glück hatte es aufgehört zu regnen und wir konnten den Nachmittag an Land verbringen. Katja war froh, nach dem Ärger von heute morgen, am Rathaus Steglitz von Einkaufspassage zu Einkaufspassage zu schlendern.

Am Abend waren wir wieder an Bord und ich nutzte die Zeit, um meine heutigen Eindrücke zu notieren. Insgesamt bin ich der Meinung, dass die Leute in den Häfen und auch auf den Booten im Binnenrevier deutlich unfreundlicher sind als auf der Ostsee - vielleicht liegt es aber auch daran, dass es meist Deutsche sind.

Tag 21

Die Nacht war etwas unruhig – jedesmal wenn ich wach wurde hörte ich Stimmen. Am Morgen sagte mir Katja dass es ihr genau so ging. Als ich nach dem Frühstück die Steckschotten öffnete, sah ich die Ursache: im Boot hinter uns, in welchem der Hafenmeister wohnt, lief der Fernseher und das die ganze Nacht.

Für den heutigen Tag hat sich Besuch angekündigt: Katjas Eltern und ihr Bruder. Wir gingen zusammen in die Schlossstraße. Normalerweise hasse ich ja solche Shoppingmeilen, aber heute hat es Spaß gemacht, denn wir hatten jemanden dabei, der solche Einkaufsbummel noch schlimmer findet als ich.



Am späten Nachmittag kamen wir wieder zurück an Bord, wo wir zusammen noch etwas Kaffee und Milch tranken, bevor die Drei wieder nach Hause fuhren. Den Abend verbrachten wir an Bord. Wir grillten und ließen Liz in ihrer Faltbadewanne planschen.

Tag 22

Heute war Liz um 6:00 Uhr der Meinung, dass die Nacht vorbei ist. Wir frühstückten und füllten den Wassertank. Dies stellte sich problematischer als erwartet heraus, denn der Wasserhahn vor der lizpoir blieb trocken. Der Schlauch reichte nicht bis zu uns. Also

mussten wir das Boot umsetzen um an einen anderen Wasserhahn heran zu kommen. Nachdem das erledigt war, legten wir ab und fuhren vorbei am Tempelhofer Hafen, weiter durch den Teltowkanal in den Britzer-Verbindungskanal und von dort in die Spree-Oder-Wasserstrasse. Hier bekamen wir den Wind mit 5-6 Beaufort direkt von vorn. Unser Plan war am Sportbootanleger Insel der Jugend in Treptow festzumachen, doch leider war hier alles belegt. Wir fuhren also weiter bis zum Spreekanal, welcher vor der Mühlendammschleuse mündet. Auch hier war kein Platz zu bekommen. Der Grund dafür war ein Fest im historischen Hafen. Da wir nicht durch die Mühlendammschleuse wollten und auch nicht durften (ab hier ist momentan die Weiterfahrt für Fahrzeuge ohne UKW nicht erlaubt) fuhren wir wieder zurück. Wer schon einmal mit dem Boot durch Berlin gefahren ist, kann verstehen, dass wir ganz froh waren, als wir aus dem Pulk der Fahrgastschiffe wieder heraus waren. Mit einem fast 6 m breiten Schiff muss man ganz schön aufpassen. Zurück an der Insel der Jugend war jetzt ein Platz zwischen zwei Booten frei. Leider zu klein für uns. Der Skipper des einen dort liegenden Bootes gab mir den Rat hinter ihm festzumachen. Dort durfte man jedoch nicht mehr liegen. Er sagte da legen oft Boote an. Meiner Meinung nach wäre es besser gewesen, wenn er einfach an das andere Boot heran gerückt wäre und damit die Lücke geschlossen hätte. Dazu hatte er scheinbar keine Lust... Also legten wir hinter ihm an und hofften, dass es gut geht.



Wir machten einen Landgang bei dem uns ein Regenschauer überraschte. Zum Abend kam die Polizei vorbei, interessierte sich jedoch nicht für uns. Gegen 20:00 Uhr kam noch mein Segelfreund Thilo (http://profillemaus.repage4.de/) vorbei.

Tag 23

Heute haben wir die lizpoir nur ca. 10 m bewegt, denn ein Boot verließ den Sportbootanleger und schaffte damit Platz für uns. Wir verholten die lizpoir und machten Sie an den dortigen Holzpfählen fest. Nun lagen wir endlich an der offiziellen Sportbootliegestelle und mussten nicht mehr befürchten Ärger zu bekommen. Danach machten wir uns auf den Weg zur S-Bahn Station Plänterwald, von wo aus wir zur Jannowitzbrücke fuhren. Hier machten wir einen Spaziergang am Spreekanal, vorbei am Pergamonmuseum und am Dom. Wir besuchten die Hackeschen Höfe und den Alexanderplatz. Ein Highlight des Tages war, dass Liz im Kaufhof ihre ersten richtigen Schritte über eine längere Distanz hinter ihrem Kinderwagen her machte. Zum Abend waren wir zurück an Bord. Wir grillten und ich entfernte das Verdeck, denn wir

wollten am nächsten Tag damit zum Sattler eine kleine Verbesserung vornehmen lassen.

Tag 24

Heute machten wir uns wie geplant per S-Bahn auf nach Köpenick zu einer Bootssattlerei. An unserem Verdeck war schon immer ein Wasserabweiser verkehrt herum angenäht. Hier in Berlin wollten wir die Gelegenheit nutzen, diesen Fehler endlich beheben zu lassen. Ich gab das Verdeck ab und wir gingen in der Zwischenzeit Einkaufen. Nachmittag holten wir das Verdeck wieder ab - gute Arbeit und das für nur 20€. Wir machten uns auf den Rückweg zum Boot und stellten das Verdeck auf. Nun konnte der Regen kommen - oder besser doch nicht, denn Regen ist im Urlaub nie erwünscht.

Tag 25

Nach einer kühlen Nacht begann der Tag mit Sonnenschein. Wir verließen den Sportbootanleger in Treptow kurz nach 8:00 Uhr und legten nach kurzer Fahrt am Sportbootanleger Köpenick-Generalshof an. Hier war viel Platz und noch viel mehr Ruhe als in Treptow. Von hier aus wäre der Weg zur Bootssattlerei übrigens viel kürzer gewesen. Nach dem Mittagessen gingen wir an Land - Liz wollte doch weiter laufen üben. Wir erledigten außerdem einige gewerbliche Termine und Einkäufe. Den Abend genossen wir wieder an Bord und Liz krabbelte fleißig auf den Netzen oder kurbelte an den Winschen.

Tag 26

Bereits 8:00 Uhr verließen wir unseren Liegeplatz in Köpenick. Die Sonne schien und es war schön warm. Die Fahrt ging über Müggelspree und Müggelsee nach Erkner. Auf dem Mügggelsee hielten wir Ausschau nach einen der beiden hier laufenden Farrier-Trimaranen - leider erfolglos, denn weder an einem Steg noch auf dem Wasser war ein Dreirümpfer zu sehen.

Wir legten in Erkner am Sportbootanleger an und Kochten erst einmal das Mittagessen. Inzwischen regnete es. Am Nachmittag riss die Wolkendecke noch einmal auf und wir nutzten diese Gelegenheit für einen Landgang. Zurück an Bord fing es auch schon wieder zu regnen an. Dies veranlasste uns den Abend im Boot zu bleiben.

Tag 27

Der Morgen war total verregnet - dennoch verließen wir unseren Ankerplatz und fuhren nach Schmöckwitz, wo sich eine weitere Sportbootliegestelle befindet. Hier legten wir an und gingen nach dem Mittagessen zur S-Bahn Station um ein letztes Mal in die Stadt zu fahren. Es ging zum Kurfürstendamm. Wir gingen mit Liz ins KaDeWe in die Spielzeugabteilung. Hier lief sie wieder hinter ihrem Kinderwagen her und wir kauften ihr einen kleinen roten Ball. Wir kamen erst nach 19 Uhr wieder an Bord an. Liz ging gleich in die Achterkajüte schlafen und wir planten den Rückweg. Unser Problem war, dass es laut Karten und Internet zwischen Wernsdorf und Beeskow keine Möglichkeit zum nachladen der Akkus gab. Dies sind 40 Seemeilen, welche wir zwar mit einer Ladung schaffen, aber dazu müssen wir langsam fahren - das hieß für mich viele Stunden an der Pinne zu sitzen und das wollte ich vermeiden. Wir fanden an diesem Abend keine Lösung.

Tag 28

Auch heute war Liz der Meinung, dass es nicht gut für uns ist, lange zu schlafen. 6:00 Uhr war die Nacht vorbei. Nach dem Frühstück war Liz aber wieder müde und wir legten uns auch noch einmal hin. Gegen 9:00 Uhr schien die Sonne ins Boot und wir machten uns auf den Weg zum Pier38 - eine Steganlage am Campingplatz auf dem Krossinsee. Hier wollten wir den Wassertank und die Akkus für unsere letzte Etappe zurück zum Schwielochsee füllen. Dies war aber wieder einmal nicht so einfach, wie wir in diesem Jahr bereits mehrfach erlebt hatten. Am Steg gab es kein Wasser und Strom fließt erst wenn man einen Transponder erworben hat, für den man Pfand und Personalausweis hinterlegen muss. Nachdem wir uns an Bord geduscht hatten und Lizzy baden war, begann ich damit das Wasser mit meinem Faltkanister aus dem ca. 500 m entfernten Sanitärraum heranzuschleppen.



Ich ging 7 Mal – eine feine Sache, fast wie im Mittelalter! Das einzige was immer klappt, ist das kassieren...

Auf unseren Ostseetörns waren wir immer mit der Infrastruktur in den Häfen zufrieden – selbst im kleinsten schwedischen Hafen. Hier im Binnenland ist alles schwieriger. Was mir ebenfalls hier auch in der Nähe von Berlin aufgefallen ist, war die Unfreundlichkeit der Leute und dass die Seen hier kaum Erholung bieten. Es ist extrem laut, es stinkt nach Abgasen und die Vermeidung von Sog und Wellenschlag in der Nähe von Steganlagen ist gänzlich unbekannt. Dies liegt aber sicher auch daran, dass die meisten Boote hier wahre Geldverbrennungsanlagen sind.

Wir nutzten den Nachmittag noch zur Reinigung des Innenraumes der lizpoir. Nach dem Abendessen ging Liz ins Bett und wir machten es uns gemütlich.

Tag 29

In der Nacht war Vollmond und es war sehr kühl. Als der Tag graute, war es so neblig, dass man Mühe hatte den Steg neben uns zu erkennen. Je höher die Sonne stieg, desto mehr löste sich der Nebel auf. Als wir den Hafen gegen 9:00 Uhr verließen, war es schon angenehm warm und vom Nebel keine Spur mehr zu sehen. An der Schleuse Wernsdorf mussten wir nur wenige Minuten warten und konnten diese dann zusammen mit einem Berufsschiff passieren. Zu Mittag legten wir in der Spree-Oder-Wasserstraße an einer Spundwand an. Nach dem Essen fuhren wir weiter. In Fürstenwalde, wo wir laut unserer vier Törnführer und elektronischer Seekarte keine Lademöglichkeit haben, entdeckten wir den Anleger des Hotel Spreebogen. Wir verbrachten hier die Nacht und Strom lieferte uns eine Säule mit Münzautomaten. Damit war der Energiebedarf für die gesamte Rückfahrt zum Schwielochsee gedeckt. Das Abendessen nahmen wir in Fürstenwalde in einem griechischen Restaurant zu uns.

Tag 30

Wir begannen den Tag mit einem Landgang und fuhren anschließend weiter Richtung Schwielochsee. Der erste Stopp war bereits nach wenigen Minuten vor der Schleuse Fürstenwalde. Wir machten an der Sportbootwartestelle fest und ich ging zum Schleusenwärter um uns anzumelden. Wenige Minuten später öffnete sich bereits das Tor und wir konnten einfahren. Unser Mittagessen kochten und genossen wir heute während der Fahrt. Der nächste Stopp war vor der Schleuse Kersdorf. Hier wurde an der Nordkammer gebaut. Die Südkammer öffnete bereits kurz nachdem ich uns über die Wechselsprechanlage angekündigt hatte. Der Schleusenwärter hatte Interesse an unserem Tri. Nach der Schleusung ging es weiter bis zum Neuhauser Speisekanal und zur Schleuse Neuhaus, welche sich bereits für uns öffnete. Der Schleusenwärter von Kersdorf hatte uns angekündigt. Ich hatte in dieser Schleuse wieder meine Not wegen unserer Breite. Obwohl wir eine Seite angeklappt hatten, blieb nicht viel Platz für uns. Es ging jedoch gut und nach der Schleuse ankerten wir auf dem Wergensee.



Hier grillten wir, gingen schwimmen und spielten mit Liz, die nicht schlafen wollte. Es war wieder super Sommerwetter und das im September.

Tag 31

Da wir nun fast wieder im heimischen Revier angekommen waren, hatten wir es nicht mehr so eilig. Wir verließen den Ankerplatz auf dem Wergensee erst nach 10:00 Uhr und fuhren sehr langsam weiter. Als wir in die Strömung der Spree gelangten, war ich sehr erstaunt, wie stark diese war. Normalerweise kaum wahrnehmbar, kam sie uns diesmal mit 0,5 bis stellenweise 1 Knoten entgegen. Wir mussten also die Antriebsleistung erhöhen um noch gut voran zu kommen. Wenn es mehr Lademöglichkeiten geben würde könnten wir ordentlich Fahrt machen. Da wir jedoch bis zur Slipanlage Goyatz und drei Tage mit unserem Strom haushalten mussten, hieß es eben langsam fahren. In der Mittagszeit erreichten wir den von mir so genannten "Strand" von Radinkendorf, wo man wunderbar anlegen konnte.



Wir bereiteten unser Mittagessen zu und machten Nachmittag einen Landgang entlang der Spree und durch den Ort. Liz bestaunte einen Hasen, Gänse, Enten und übte das Laufen an der Hand. Da es uns hier gefiel - wie bereits 1999 auch schon - blieben wir hier. Wir erholten uns an Bord und genossen den schönen Abend bei warmem Wetter.

Tag 32

Der Tag begann grau - kein Grund uns nicht auf den Weg nach Beeskow zu machen. Allerdings fuhren wir zügig, denn mir war am Vorabend eingefallen, dass es in Beeskow einen neuen Hafen mit Stromsäulen gibt. Dies hatten wir ganz vergessen, denn der Hafen befindet sich auf der Nordseite der Schleuse. Dort kommen wir normalerweise nicht hin. Da wir aber von Norden nach Beeskow kommen, würden wir ja direkt an diesem Hafen vorbei fahren. Um 9:30 Uhr legten wir im Hafen an und ich steckte den Landstromstecker in die Dose. Danach ging ich zum Hafenmeister, welcher neugierig zu uns herüber sah und erledigte das Geschäftliche. Wir machten uns auf den Weg in die Stadt um die Ladezeit zu überbrücken. Wir planten um 13:30 zu schleusen - jedoch schlief Liz kurz vorher ein. Also warteten wir die nächste Schleusung eine Stunde später ab. Die Schleuse Beeskow ist eine Automatikschleuse, welche zu jeder Stunde schleust. Als wir die Schleuse eine Seite angeklappt passiert hatten, klappte ich den Tri wieder aus. Wir hatten das heimatliche Revier wieder erreicht und die Akkus sogar zu 90% wieder voll. Somit fuhren wir mit zügigen 4-5 Knoten gegen den Strom weiter Richtung Schwielochsee. Wir ankerten auf dem Leißnitzsee. Gegen Abend riss sogar die Wolkendecke kurz auf - dennoch war deutlich zu spüren dass es Herbst geworden war. Die Tage waren kurz, morgens war es feucht und kalt und es dauerte bis die Sonne den Tag erwärmte. Vor 3 Wochen waren wir noch bei hochsommerlichen 35° C auf dem Wannsee.

Tag 33

Unseren letzten Tag an Bord nutzten wir zur Erholung. Nach dem Frühstück wurde Liz wieder müde, also schliefen wir auch noch einmal. Nach dem Mittagessen lichtete ich den Anker und wir fuhren zum Kleinen Schwielochsee. Auf halbem Weg hielten wir kurz an und ich stellte den Tri quer zum Wind, welcher heute mit 4-5 Beaufort wehte. In dieser Stellung steht ein Trimaran stabil und treibt nur wenig ab. So hatten wir im letzten Jahr über eine halbe Stunde auf die Öffnung einer Klappbrücke bei 5-6 Beaufort abgewartet. Während wir so quertrieben, gingen wir auf das Lee-Netz um die Möwen und Enten mit unseren Brotresten zu füttern.



Liz schaute neugierig nach den Vögeln, aber ihr Interesse hielt nicht lange an. Als das Brot vertilgt war, fuhren wir weiter und ankerten schließlich gegenüber der Slipanlage. Hier bereiteten wir alles für die morgige Heimfahrt vor und ließen den Tag in aller Ruhe ausklingen.

Tag 34 Abreisetag

Nach dem Frühstück klappten wir den Trimaran ein und warteten bis mein Vater mit dem Jeep kam um uns abzuholen. Nach dem Slippen machten wir uns auf die Heimreise und somit war wieder einmal ein wunderschöner Törn zu Ende.

Da wir seit vielen Jahren erstmalig wieder einen Binnentörn unternommen hatten und das auch noch komplett elektrisch, habe ich im Anschluss noch ein paar Gedanken und Eindrücke der Reise niedergeschrieben:

Leider gibt es in Deutschland zu wenig Menschen die bereit sind ein E-Fahrzeug zu kaufen - vor allem auf dem Wasser aber auch auf dem Land ist es dadurch laut und es riecht überall nach Abgasen. Dies bemerkten wir in diesem Jahr extrem, da wir nicht auf dem Meer unterwegs waren, denn dort fahren weniger Boote auf engem Raum.

Die Menschen erschienen uns nicht so freundlich wie in Dänemark, Schweden, Finnland oder Norwegen - egal ob es Hafenmeister oder andere Skipper sind. Selbst unter deutschen Seglern ist der Zusammenhalt und das Miteinander an der deutschen Ostseeküste besser als auf der von uns im Jahr 2012 gefahrenen Route.

Die Auswahl von Häfen und Liegemöglichkeiten erfolgten unter Berücksichtigung von Lademöglichkeit bzw. um bei Bootszubehörhändlern unser elektrisches Antriebssystem vorzustellen. Der Törn war anders als in den Jahren zuvor kein reiner Urlaubstörn, sondern mehr eine Reise um die Alltags- und Langstreckentauglichkeit von elektrischen Bootsantrieben zu testen, Erfahrungen zu sammeln und den RiPower Antrieb weiter zu verbessern. An Bord waren mehrere Messgeräte zur Ermittlung von Reichweite und Effizienz des Motors und der Akkus montiert.

Die Auswertung dieser Daten können Sie hier herunterladen.

Um technisch weniger Interessierte in diesem Bericht nicht mit technischen Details zu langweilen habe ich mir Mühe gegeben, technische Aspekte und gewerbliche Aktivitäten nicht immer zu Erwähnen.

Sven Richter