

## Törnbericht Sommer 2013

### Tag 1

Ein Jahr ist seit unserem letzten Urlaub vergangen und wir machten uns endlich wieder auf den Weg zur Ostsee. Das erste Mal mit der lizpoir, einem Corsair F27 und unserer Liz die nun schon ein Jahr und 8 Monate jung ist. Wir versuchten den Törn und vor allem die Anreise mit dem Auto so angenehm wie möglich für Liz zu gestalten.



Wir legten mehrere Stopps ein, bei denen Sie etwas laufen konnte und Katja versuchte sie im Auto zu beschäftigen. Dies gelang nicht immer und wir waren froh, endlich nach ca. 7 Stunden Autofahrt in Damgarten anzukommen. Leider war die Slipanlage, welche wir als geeignet in Erinnerung hatten, viel zu flach für unseren Trimaran. Die Parkmöglichkeiten waren für Jeep und Trailer auch nicht ausreichend. Wir fuhren nach Ribnitz-Damgarten und slippten dort. Ein großes Lob an den Hafenmeister, der mich erst einmal mit seinem Privatauto mitnahm, um mir den Platz zu zeigen, auf dem wir unseren Trailer abstellen durften. Wenn ich dagegen an 2012 zurück denke, ist das kein Vergleich. Nach dem Slippen legten wir im Hafen an und holten das Beiboot vom Autodach. Liz ging nach dem Abendessen in die Achterkabüte und auch wir schliefen bald ein.

### Tag 2

Erst die Arbeit dann das Vergnügen - getreu diesem Motto begann ich den Tag mit dem Stellen des Mastes. Nachdem dies Vollbracht war, machte ich die Takelage klar, stellte das Verdeck und die Sprayhood und schon war es Mittag.



Wir kochten uns etwas zu essen und dann machten wir einen Landgang in Ribnitz und anschließend in Damgarten. Am Abend grillten wir an Bord und ließen den Tag ruhig ausklingen.

### Tag 3

Ein anstrengender Tag, der ganz ruhig begann...

6:00 Uhr Aufstehen - Frühstück - Landgang. Ich bin noch schnell in den Baumarkt gegangen um einen Schlauch zu kaufen, den ich dann über die Wanten im unteren Bereich zum Schutz des Beibootes gezogen habe. Danach hat Liz Mittagschlaf gehalten und ich habe den Jeep zu dem mir vom Hafenneister empfohlenen Stellplatz gefahren. Nach dem Mittagessen legten wir ab und ich setzte das erste Mal die Segel beim F27. Die erste Umstellung im Vergleich zum F24 machte sich schon beim Setzen des Großsegels bemerkbar. Das war nicht mehr mit mal schnell hochziehen getan, sondern das Segel muss jetzt cm für cm mit der Winsch hochgezogen werden. Das Dichtholen der Fock ging auch nicht mehr mit der Hand - nun lernte ich endlich wozu die Winschen genutzt werden. Außer bei den Charterbooten war ich das Benutzen der Winschen einfach nicht gewohnt. Segelmanöver wie Wenden allein fahren ist auch nicht mehr so wirklich möglich. Mit so einem "großen" Boot ist vieles nicht mehr so einfach, aber ich denke wenn erst einmal etwas Routine kommt, spielt sich einiges ein. Als die Segel dann halbwegs stimmten, legte der Tri auch gleich mit 7,5 Knoten los und wir hatten uns im Nu aus der Ribnitzer Bucht gekreuzt und zogen nach Norden über den Saaler Bodden. Im engen Fahrwasser zwischen Saaler Bodden und Koppelstrom passierte uns ein grober Fehler. Ich war dabei die Fock dicht zu holen als Katja an der Pinne den Kurs halten sollte. Sie gab mir zu verstehen, dass sie die Pinne nicht mehr halten konnte und das Boot aus dem Kurs läuft. Ich kontrollierte sofort das Großsegel und die Windstärke, konnte aber den plötzlichen Ruderdruck nicht begreifen. Wieso war das Boot plötzlich so luvgerig? Ich hing mich ebenfalls mit an die Pinne, aber nicht einmal zu zweit schafften wir es, den Sonnenschuss zu verhindern. Sekunden später bremsen wir ganz sachte auf und saßen wenige Meter neben dem Fahrwasser auf dem sandigen Grund fest. Das war ein Schreck! Aber es war sicher nichts mit dem Boot passiert, denn der Sand hatte uns ganz sanft abgebremst. Ich klappte unseren RiPower-Elektroaussenborder herunter und schaffte es, das Boot wieder frei zu bekommen. Nun hieß es Ruderblatt herunter und weiter segeln. Doch leider endete dieser Versuch erneut auf der gegenüberliegenden Seite neben dem Fahrwasser. Wir fanden einfach das schmale Fahrwasser nicht wieder. Laut Seekarte befanden wir uns im Fahrwasser und wenn man die beiden Fahrwassertonnen anpeilte, stimmte das auch. Dennoch befanden wir uns wahrscheinlich wenige Meter daneben. Der Wind, welcher auf Windstärke 5-6 aufgefrischt hatte, schob uns immer weiter. Ich barg schnell die Segel damit wir nicht noch weiter auf das Flach getrieben werden. Mit Motorkraft kamen wir wieder frei und versuchten den Weg ins Fahrwasser zu finden, was sich als extrem schwierig herausstellte. Wenn man 30 m daneben ist, fällt es einem leichter den richtigen Kurs zu bestimmen - bei wenigen Metern ist das schon schwieriger. Das Ruderblatt klappte noch 2 Mal hoch bis wir endlich wieder über einen Meter Wassertiefe hatten unter dem Kiel hatten. Wir fuhren die weitere Strecke bis zum Koppelstrom mit Maschinenkraft und navigierten streng von Fahrwassertonne zu Fahrwassertonne. Als uns ein Ausflugschiff entgegen kam, musste ich wenige Meter nach Steuerbord gehen, und schon klappte das Ruderblatt wieder hoch. So ganz nachvollziehen kann ich das noch immer nicht, denn vor 2 Jahren hatten wir hier mit unserer l'espoir-tri absolut keine Probleme. Im Nachhinein wurde mir jedoch klar, woher der enorme Ruderdruck kam, der praktisch der Auslöser für die Kette unvorhergesehener Vorkommnisse war: Katja war nur wenige Meter von der Ideallinie

abgekommen und war ins flache Wasser geraten - das Ruderblatt klappte hoch und stand dann waagrecht nach Achtern - der dabei entstehende Ruderdruck war nicht mehr beherrschbar.

Vorbei an Born segelten wir noch ohne weitere Probleme bis fast zur Meinigenbrücke um in unmittelbarer Nähe davon zu ankern.

#### **Tag 4**

Wir fanden uns gegen 9:40 Uhr an der Meinigenbrücke ein. Dies ist eine Drehbrücke, welche 9:45 Uhr öffnen sollte. Außer uns warteten 8 weitere Boote auf die Brückenöffnung. Nach der Brückenpassage fuhren wir mit Motor weiter nach Zingst. Dort legten wir an und unternahmen einen Spaziergang zum Ostseestrand. Liz bekam heute das erste Mal das Meer zu sehen.

Das Mittagessen nahmen wir an Bord zu uns. Anschließend segelten wir weiter nach Barth, wo wir erst einmal bleiben wollten, denn der Wetterbericht sagte Wolken und Starkwind für die nächsten Tage an. Außerdem war ich erkältet und wollte mich erst einmal auskurieren.



#### **Tag 5**

Nach einer unruhigen Nacht wachte ich neben meinen Erkältungsbeschwerden auch noch mit Zahnschmerzen auf. Mein Gefühl sagte mir, dass ich einen Weisheitszahn bekomme. Der Wind hatte wie angekündigt aufgefrischt und der Himmel war bewölkt. Den Vormittag verbrachte ich am Bord-PC. Am Nachmittag schlenderten wir durch Barth. Es war jedoch in Anbetracht meines Gesundheitszustandes nicht angenehm. Der Wind hatte jetzt schon Stärke 6, in Böen bis 7 erreicht und auch in der Stadt war es unangenehm kühl. Nach dem Abendessen schlossen wir die Schotten.

#### **Tag 6**

Die Zahnschmerzen wurden unerträglich. In der Nacht bin ich häufig vor Schmerzen aufgewacht. Ich habe dann starke Schmerzmittel, welche ich für etwaige Bandscheibenprobleme dabei habe, eingenommen, um wenigstens etwas Ruhe zu finden. Am Morgen bin ich gleich zu einem Zahnarzt gegangen. Es ist tatsächlich der erste Weisheitszahn, welcher durch meine Erkältung so starke Probleme macht. Der Zahnarzt hat eine Spülung vorgenommen und mir Schmerzmittel und Penizillin für die Entzündung verschrieben.

Damit Katja duschen konnte, füllte ich vor dem Mittagessen noch den Wassertank komplett auf. Der Schlauch vom Hafen war jedoch zu kurz bis zu unserem Liegeplatz, also musste ich diesen mit unserem Bordschlauch verlängern. Bei dieser Gelegenheit wollte ich auch das Landstromkabel auslegen. Leider stellte sich heraus, dass dieses inklusive meiner 2 Verlängerungskabel um ca. 5m

zu kurz war. Also rollte ich die Kabel wieder ein. Energie war ja noch genug für mehrere Tage in den Bordakkus. Nachmittag gingen wir in den Baumarkt und kauften schon mal ein 25m Verlängerungskabel, denn bevor wir ablegen, wollten wir auf jeden Fall nachladen. Der Wind legte sich zum Abend so wie es der Wetterbericht voraus gesagt hatte. Durch meinen Gesundheitszustand war jedoch an ein Ablegen erst einmal auf unbestimmte Zeit nicht zu denken.

### **Tag 7**

In Barth wächst dem Tri ein Bart...

Auch heute hatte sich unser Boot nicht weiter bewegt. Unser Krankheitszustand, Katja war nun ebenfalls erkältet, hatte sich so weit verschlechtert, dass wir heute Vormittag beide zum Arzt gegangen sind. Auch meine Zahnschmerzen sind nicht besser geworden.



Da Liz ihre Beschäftigung und Ablenkung fordert, haben wir am Nachmittag einen Spaziergang zum Spielplatz im Hafen gemacht.

Vom Wetter her hatten wir heute einen schönen Sommer-Segeltag im Hafen vergeudet...

### **Tag 8**

Mit unserer Gesundheit ging es wieder etwas bergauf, dennoch schonten wir uns und unternahmen nur 3 kurze Spaziergänge in Barth.



Als Liz Ihren Mittagsschlaf hielt, unternahm ich eine Beibootfahrt in den anderen Teil des Hafens, um einen dort liegenden Dragonfly 28 zu besichtigen.

### Tag 9

Ein windiger bewölkter Tag. Wir unternahmen wieder kurze Landgänge in Barth. Abends begann es zu regnen. Ich rollte heute die Kabel aus um unsere Bordakkus nachzuladen.

### Tag 10

Nach einem Landgang füllte ich den Wassertank und wir legten ab. Nur mit Fock segelten wir bei Winden der Stärke 5 aus West gen Osten nach Barhöft. Die Boddenlandschaft ist auf diesem Abschnitt einfach wunderschön. In Barhöft legten wir zunächst an der Kaimauer an, da vorn am Kopfsteg, dem einzigen Liegeplatz der genügend Platz für unser breites Boot bot, ein Schild mit "belegt" angebracht war. Zum Glück kam auch gleich der Hafenmeister und sagte uns, dass wir an den Kopfsteg sollen, da hier an der Kaimauer belegt ist. Kein Problem - wir verlegten das Boot und machten, nachdem wir die Hafengebühr entrichtet hatten, einen Landgang zum Aussichtsturm und im Anschluss gingen wir zum Strand, an dem Liz im Sand spielte und ihre ersten Schritte ins Wasser wagte.



Zum Abend füllte sich der Hafen noch extrem - alle Boote fanden einen Platz und keiner musste den Hafen verlassen so wie wir im Jahr zuvor in Berlin Tempelhof...

### Tag 11

Heute wollten wir nach Dänemark...

6:45 Uhr Aufstehen - der Wind heulte. Ich ging zum Hafenmeisterbüro um den Wetterbericht zu checken. Internet ist in Barhöft wohl ein Fremdwort: UMTS gibt es nicht und W-Lan ist unbezahlbar. An der Tafel beim Hafenmeister fand ich folgende Wetterinformationen: Bis 10 Uhr Windstärke 5 aus Nordwest, dann Drehung auf West und Windstärke 4, später nur noch 3. Okay, für unser heutiges Ziel nicht ideal, aber wir wollten es versuchen. Wir verließen nach dem Frühstück den Hafen gegen 9:00 Uhr. Wind 6 aus Nordwest. Wir segelten nur mit Fock gegenan. Als wir nach hartem am Wind segeln und einigen Kreuzschlägen unter Fock endlich die Insel Hiddensee querab hatten, konnten wir unseren gewünschten Kurs hart am Wind gerade so halten. Wir kamen immer weiter hinaus und die Wellen stiegen an. Nun erreichte der Wind schon Spitzen von 32 Knoten (7 Beaufort). Die Wellen wurden immer größer und erreichten tatsächlich die laut Wetterbericht gemeldete Höhe von ca. 1,5 m. Ich war begeistert! Der Tri segelte absolut trocken, ohne jegliche Wasserspritzer ins Cockpit zu lassen, mit einer Geschwindigkeit von 6-7 Knoten gegenan. Ich bin noch nie mit einem Boot bei vergleichbarem Seegang so entspannt gesegelt - man merkt sofort dass der F27 für das Meer gebaut ist. Es war eine Wonne so zu segeln. Katja sah

dies allerdings anders. Sie hatte Bedenken, Liz für ca. 8 Stunden festzuhalten, damit sie nicht hinfällt und sich verletzt. Nach einer Diskussion wendete ich das Boot und wir segelten zurück - allerdings nicht nach Barhöft sondern gleich bis Stralsund. Der Wind legte sich den ganzen Tag nicht. Es wehte straff mit 6 Beaufort aus Südwesten. Wir machten am späten Nachmittag einen Landgang und schmiedeten neue Reisepläne. Mit Kleinkind muss man eben doch etwas zurück stecken...

### **Tag 12**

Wir verließen den Stralsunder Hafen um die Ziegelgrabenbrücke bei der Öffnung um 8:20 Uhr zu passieren. Danach setzten wir die Segel und fuhren gemächlich bei achterlichem Wind der Stärke 1-2 durch den Strelasund. Wir zogen an unzähligen Segelbooten vorbei, die schließlich in unserem Kielwasser verschwanden.



Als wir den Greifswalder Bodden erreichten, frische der Wind auf und erreichte Stärke 4. Nach der Passage von Rügens Südperd waren es schon Spitzen von 6 Beaufort.



Wir rasten mit 8-12 Knoten dahin. Unser Ziel war es, vor Göhren zu ankern und mit dem Beiboot an den Strand zu fahren, damit Liz im Sand spielen kann. Am Nordperd erreichte der Wind schon 7 Beaufort - Zeit für uns, die Segel zu bergen und mit unserem RiPower gen Strand zu fahren. Wir ankerten vor dem Nordstrand von Göhren.



Die Insel Rügen gab uns ausreichend Wellen- und Windschutz, sodass es ein schöner ruhiger Ankerplatz war. Wir blieben ca. 2 Stunden am Strand und Liz hatte ihre Freude beim Spielen im Sand und mit dem Ostseewasser.

Nach dem Abendessen planten wir unseren weiteren Reiseverlauf. Das Problem: Wir wollten nun nicht mehr nach Dänemark oder Schweden sondern einfach nur noch nach Warnemünde - also nach Westen zum Internationalen Multihull Meeting 2013 (IMM 2013). Statt nach Westen zu segeln, kamen wir aber immer weiter nach Osten. An die Ostküste von Rügen wollten wir eigentlich überhaupt nicht. Da seit Beginn unseres Urlaubs noch nie eine andere Windrichtung als West vorherrschte und das auch noch in Stärken um 6-7 Beaufort, haben wir uns immer weiter nach Osten wehen lassen. Vor Jahren wäre uns das nicht passiert, aber mit einem 1,5 Jahre alten Kind an Bord segelt man vorsichtiger und vor allem auch gemütlicher. Liz versteht es noch nicht, warum das Boot in den Wellen schaukelt und fällt dadurch von einer Ecke in die andere. Katja muss also permanent auf sie aufpassen und steht mir damit nicht zum Segeln zur Verfügung. Gerade bei dem relativ großen Tri benötige ich sie bei starkem Wind besonders. Zu einer vernünftigen Lösung für den weiteren Törnverlauf sind wir nicht gekommen - evtl. in der Nacht segeln, da ist der Wind etwas schwächer und Liz schläft. Wir wollten abwarten - noch war ja etwas Zeit und wir mussten versuchen, uns mit kleinen Etappen an unser Ziel heran zu tasten. Das große Problem war, dass es zwischen Hiddensee und Warnemünde keinen Hafen gab, der Nothafen Darßer Ort war geschlossen.

### **Tag 13**

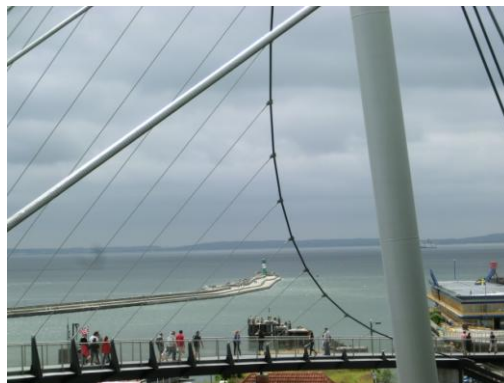
Wir verließen unseren wunderschönen Ankerplatz mit gerefftem Großsegel - nicht dass uns wieder bei voller Besegelung der Wind überrascht. Als wir um das Nordperd segelten, bekamen wir den vollen Wind zu spüren - aus Windstärke 1-2 wurde 5-6 mit Spitzen von 7 Beaufort. Wir segelten bis Sassnitz und fuhren die letzten 1,5 Seemeilen, welche wir übers Ziel hinaus geschossen waren, mehr Höhe segeln ging eben nicht, mit dem Motor weiter. Im Sassnitzer Hafen legten wir an. Auch hier wehten 5 Beaufort. Da wir nur an einem schmalen Stegkopf fest gemacht hatten, brachte ich zur Sicherheit noch einen Festmacher per Beiboot zu einem ca. 8 m entfernten Dalben aus.



In der Zwischenzeit versuchte an dem benachbarten Stegkopf ein Corsair F31 mit 3 Personen an Bord, wovon 2 mit Fendern und Festmachern beschäftigt waren, anzulegen. Nach unzähligen Versuchen gaben Sie auf und setzten wieder die Segel um den Hafen zu verlassen. Schade, ich hätte gern ein Schwätzchen gehalten. Das sind die Nachteile der leichten Multihulls: Anlegen bei starkem Wind ist nicht immer einfach. Wir machten am Nachmittag einen Landgang in Sassnitz. Am Abend erfuhren wir vom Hafenmeister, dass die Wasseranschlüsse im Hafen nicht funktionieren - ich musste also mal wieder das Wasser mit einem Kanister heranschleppen.

#### **Tag 14**

Da heute wieder starker Wind gemeldet war und es auch am Morgen schon in den Masten der Boote pfiß, entschieden wir uns in Sassnitz zu bleiben.



Wir füllten, nachdem wir duschen waren, den Wassertank, was leider mit dem Schleppen von Wasserkanistern verbunden war.

#### **Tag 15**

Im Sassnitzer Hafen wehte kaum Wind. Wir legten gleich nach dem Frühstück ab. Tatsächlich war Nordostwind mit nur 4-5 Beaufort. Wir kreuzten uns gen Norden. Als wir auf Höhe Königstuhl waren, flachte der Wind immer weiter ab. Kurze Zeit darauf war er völlig eingeschlafen. Wir nahmen den RiPower um weiter voran zu kommen. Kurz darauf kam aber schon wieder etwas Wind auf, sodass wir weiter segeln konnten. Nach weiteren kurzen Flauten kam der Wind auf einmal wieder - diesmal aber aus Westen und nahm innerhalb weniger Minuten bis auf Stärke 4 zu. Wir rasten gen Norden und begannen, als wir Kap Arkona passiert hatten, uns nach Westen zu kreuzen. Es war ein schöner Segeltag mit einer vernünftigen und angenehmen Windstärke. Gegen



18:00 Uhr fiel unser Anker zwischen Rügen und Hiddensee in das kristallklare Wasser der Ostsee.

### Tag 16

In der Nacht hatte der Wind einmal ganz schön im Mast gepfiffen. Ich stand auf, kontrollierte Anker, Position und Windstärke und stellte fest, dass der Wind nur mit 5 Beaufort wehte und der Anker hält. Ich legte mich wieder hin - wir hatten ja auch genügend Platz nach Lee.

Am Morgen war es wieder ruhig und wir segelten nach Vitte auf Hiddensee. Im ersten Hafen war kein Platz für uns. 2 Schweden wollten uns nicht ins Päckchen nehmen, also fuhren wir in den nächsten Hafen. Dort fanden wir nach langem Suchen einen Platz in den wir uns hineinquetschten. Nachdem ich uns so festgemacht hatte, dass wir auch Landzugang hatten, kam schon der Hafenmeister, ein unfreundlicher Zeitgenosse, und sagte dass wir hier weg müssen. Überhaupt hat er Trimarane überhaupt nicht gern in seinem Hafen - die nehmen nur Platz weg. Wir bekamen einen neuen Platz zugewiesen, welcher viel zu klein und zu flach war - aber mit Hilfe mehrerer Helfer und der Festmacher kamen wir hinein. Den Rest des Tages verbrachten wir am Strand, auf dem Spielplatz und im Boot.



### Tag 17

Ich begann den Tag mit dem Reinigen des Wasserpasses der lizpoir. An unserem Liegeplatz mit 10 cm Wasser unter dem Rumpf bot sich dies geradezu an. Danach begaben wir uns an die Westseite von Hiddensee um zu baden und mit Liz im Sand zu spielen.



Nach dem Mittagessen legten wir ab, was nur mit Leinenhilfe möglich war, und fuhren gen Norden um zwischen Rügen und Hiddensee zu ankern. Nach kurzer Zeit kam ein Fischer mit seinem Boot und schimpfte mit uns, weil wir zwischen seinem Netz ankerten. Durch die etwas

diffusen Scheiben der Sprayhood und des Verdeckes hatte ich die weit entfernten Fähnchen übersehen. Wir verbrachten den Abend an Bord und warteten voller Spannung auf die vom Wetterbericht angekündigte Winddrehung auf Ost. Gegen 20:00 Uhr war es dann so weit: der Wind drehte tatsächlich auf Ost. Wir beschlossen am nächsten Tag nicht zu lange zu schlafen, sondern den Tag zum Segeln zu nutzen und gingen zu Bett. Warnemünde wir kommen!

### Tag 18

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker mit gleichmäßigem Wind verließen wir 7:10 Uhr den Ankerplatz. Gegen 10 Uhr frischte der Wind bis auf 5 Beaufort auf und wir rauschten mit 8-10 Knoten vor dem Wind dahin. 11:00 Uhr hatten wir Darsser Ort querab und gingen auf Halbwindkurs. Die Wellen waren relativ hoch. Als wir aber den Landschutz von Darss erreichten, beruhigte sich das Wasser wieder und wir jagten mit 10-14 Knoten dahin. Dies hielt aber leider nicht lange an, denn der Wind legte sich wieder und unser Tempo ging auf 6-8 Knoten zurück. Die Einfahrt in die Warnow erreichten wir dann gegen 14:30 Uhr.



Hier bargen wir die Segel und fuhren mit dem RiPower bis in den Stadthafen von Rostock, wo wir am gleichen Steg festmachten, an dem auch der Orma Trimaran Academy (ehem. Fujicolor II) lag.



Am Abend unternahmen wir noch einen ausgiebigen Landgang in Rostock.

### Tag 19

Der Tagesablauf des heutigen Tages: Aufstehen, Frühstück, Spaziergang, Mittagessen, Spaziergang, Abendessen und ab in die Koje...

### Tag 20

Nach einer kleinen Reinigung des Innenraumes der lizpoir verließen wir den Hafen Rostock und fuhren nach Warnemünde in den Yachthafen Hohe Düne. Hier legten wir am ca. 500 m langen Steg an, an dem schon viele Teilnehmer der IMM 2013 mit ihren Katamaranen und Trimaranen lagen. Nach der Erledigung der Formalitäten fanden wir uns dann gegen 19:00 Uhr zur Eröffnungsveranstaltung der IMM 2013 ein.



### Tag 21

Heute bekamen wir Besuch von Katjas Eltern. Wir fuhren gleich früh mit der Fähre nach Warnemünde. Dort trafen wir uns, besichtigten unter anderem den Leuchtturm und spazierten entlang des Alten Stromes.

Nachmittag kamen Interessierte an Bord der lizpoir und ich führte Gespräche mit Fischer Panda und anderen Firmen wegen der Vermarktung der RiPower-Motoren, der Akkus und des Autopilot-Systemes (RiPower-Pilot).



Am Abend fand die Taufe eines Catana-Katamaranes statt, der wir beiwohnen durften.

### Tag 22

Um 8:00 Uhr trafen wir uns mit Katjas Eltern. Sie brachten uns nach Ribnitz-Damgarten, wo wir Auto und Trailer abholten. Zurück an Bord ging ich baden und machte das Beiboot klar. Danach besichtigte ich diverse Multihulls und führte Beratungsgespräche zu elektrischen Antriebssystemen. Gegen Abend unternahm ich eine Vorführfahrt mit dem RiPower light und machte eine ausgedehnte Hafenrundfahrt.



19:00 Uhr fand die Auswertung der heutigen Regatten statt, an denen wir nicht teilgenommen hatten. Im Anschluss war ein Dinner mit Buffet.

### **Tag 23**

Ich zeigte weiteren interessierten Seglern die lizpoir, den RiPower Elektroausenborder und weitere Bordtechnik. Nachmittag entschlossen wir uns spontan, heute schon nach Hause zu fahren, denn am nächsten Tag sollte es Regen geben und bei Regen wollten wir nicht slippen. Ich legte den Mast, slippte die lizpoir und gegen 18:00 Uhr waren wir schon auf der Autobahn gen Süden...

