

Port Napoleon – Palma de Mallorca Fahrt Nr. 1

Mittwoch, 25. September. So etwa 7 Wochen später als geplant. Wir lösen die Leinen um nach Palma zu segeln. Segeln? Das wird eine andere Geschichte. Aber rekapitulieren wir kurz was bis zu diesem Augenblick alles passiert ist.

Also Allure ist ja im Januar 2012 in Port Napoleon angekommen, nachdem der Chartervertrag abgelaufen und nicht mehr erneuert wurde. Dort wurde Allure auf das Trockene gesetzt. Bis anhin wurde Allure direkt mit einem Spezialgefährt an den beiden Schwimmern im Unterwasserbereich angehoben. In Port Napoleon geschah dies im „Tunnel, also zwischen den beiden Schwimmern. Schlimmes Gekröse kündigte nichts Gutes an. Der Hafenmeister weigerte sich Allure anzuheben und auf den Trockenplatz zu transportieren. Eine Woche hätten wir Zeit, dann müsse sie hier weg. Mindestens war der Hafenmeister so freundlich uns eine Woche zu geben.

Sofort den Hersteller kontaktieren. Per Telefon und per E-Mail. Aber keine Antwort. Bei Fountaine Pajot arbeitet niemand, alle in den Ferien, ausser Hause oder an einer Sitzung. Endlich eine Antwort, nämlich, dass man genau da wo wir es schon probiert haben anheben müsse. Es könne nicht sein, alles sei bei Boot Nr. 19 in Ordnung. Ein weiterer Versuch Allure anzuheben wird abgebrochen. Jetzt ruft der Hafenmeister bei FP an. „In unserem Hafen, einer der grössten Häfen in Südfrankreich liegt eine Saline 48, die nicht transportiert werden kann. Was sagt FP dazu?“

Jetzt kommt Bewegung in die Sache. FP verspricht am Montag um 14:00 ist ein Spezialist vorort. Name und Kontaktadresse werden noch per Mail übermittelt. Kein Mail. Und wie gewohnt, auf Anrufe reagiert FP nicht.

Montag 14:10 wir arbeiten an Allure, es klopft an den Rumpf. Tatsächlich ein Herr gibt sich als Repräsentativ von Fountaine Pajot aus. Alle gehen wir an die Arbeit Allure anzuheben und an ihren Platz zu verschieben.

Die Hydraulikpumpen arbeiten, da ist es wieder das Geräusch als bräche der Rumpf auseinander. Stopp. Alle schauen sich ratlos an. Dann, die Blicke sind auf den Spezialisten von FP gerichtet. „Oh, ich kann keine Verantwortung übernehmen. Ja ja das tönt schon nicht gut. Ratlosigkeit. Wir diskutieren wer denn jetzt die Verantwortung für eine Yacht die von Fountaine Pajot hergestellt wurde und die scheinbar nicht angehoben werden kann, übernehmen wird. Ich schlage vor, vielleicht meine Grossmutter? Die ist ja schuld, dass es meine Eltern gab und so mich, und überhaupt.

Wieder rettet der Hafenmeister die Situation. Seine Worte überzeugen den Spezialisten FP anzurufen und die Sache zu diskutieren. Endlich, FP gibt grünes Licht und übernimmt die Verantwortung.

Schön dass nach dem schlussendlich doch von einem Fountaine Pajot Spezialisten bestätigt wurde, dass man unser Schiff anheben darf. Auf ihrem Trockenplatz ist dann Allure mehrmals von uns beiden oder nur von einem besucht worden um viele Kartons zu bringen, oder um mit dem Einbau von diesem und jenem zu beginnen.

Am 27. Juli dann die letzte Fahrt. Das Auto bis obenhin vollgestopft fahren wir via München nach Port Napoleon. München liegt auf der direkten Linie nach Port Napoleon, nur für die, die das nicht wissen.

Vor vielen Jahren habe ich Edith versprochen, dass am 29. Juli 2013 etwas mit unserem Schiff passiert. Natürlich wusste ich noch nicht was. Nun es war der Tag der Wasserung von Allure. Vom Trocken in Port Napoleon zurück in ihr Element, endlich. Es war eine nervenaufreibende Zeit bis zu diesem Zeitpunkt. Jetzt wird alles Besser, und 5 Wochen Verspätung kann man doch einholen. Die Zukunft wird es zeigen.



PN Einwassern 9865.AVI



Alle Umbauten wurden ja nicht nur von uns gemacht. Auf dem Trockenen zeigte es sich, dass Allure Osmose hatte. Auch das war ein Kampf mit FP. Im Januar entdeckten wir die Osmose, im April bestätigte FP dass sie die Garantie übernehmen werden, Ende Juni wurde mit den Arbeiten angefangen. Resultat: Ende Juli war mal

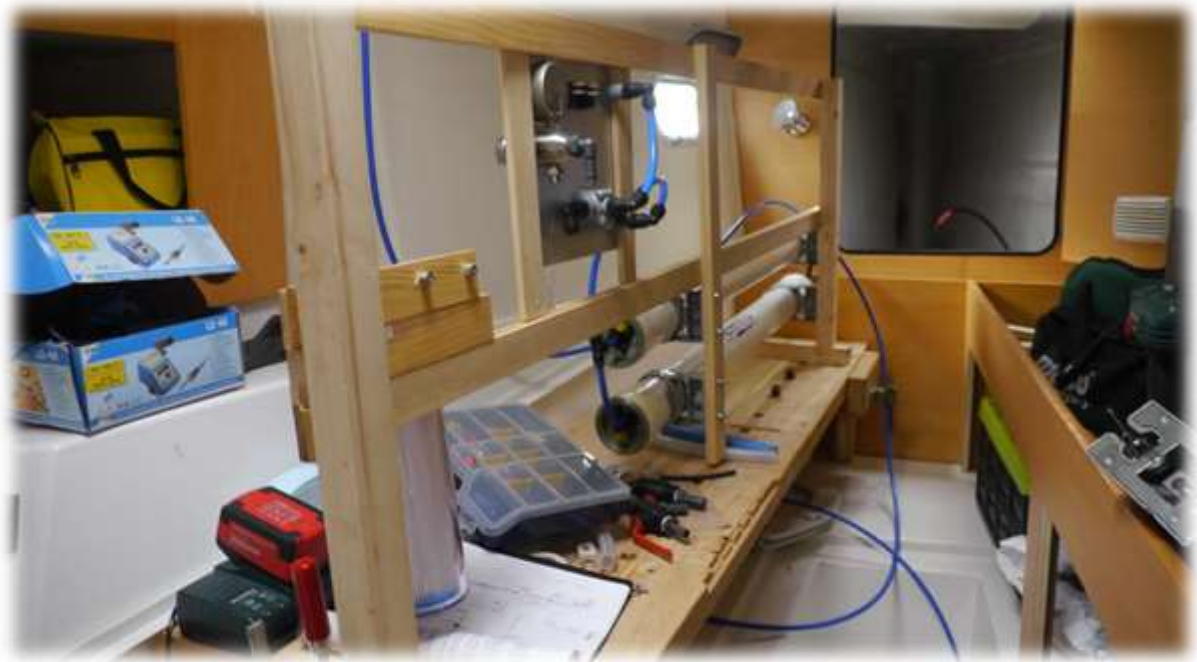
gerade alles fertig bis zum Antifouling, das fehlte noch. August sind in Frankreich Ferien für alle. Also 1 Monat geht gar nichts. Jeder legt die Arbeit nieder, auch unser Metaller. Nun ein Vorteil hatte das Ganze, das Schiff konnte gut austrocknen. Wir wurden für die Arbeiten am Unterwasserschiff in die Halle gestellt. Während dieser Zeit mussten wir im Hotel übernachten.



Erst im September wird wieder an Allure gearbeitet. Na ja um es kurz zu sagen, mit viel Druck und bösen Worten können wir am Mittwochnachmittag 25. September 2013 um 15:30 ablegen und Richtung Palma fahren. So ungefähr 6 Wochen später als geplant.

In der Zwischenzeit arbeiteten wir meisten am Schiff. Es gab ja noch einiges umzubauen. In der Hauptsache war das die vordere Kabine Steuerbord. Dort wurden die Werkstatt und die Ablage gebaut. Auch ein Notbett und der Tiefkühler fanden dort ihren Platz. Damals in Veltheim hatten wir eine Werkbank, selber gebaut. Diese wurde jetzt etwas abgeändert in Allure in der Werkstatt eingebaut. Jawohl, eine richtige Werkbank mit Schraubstock. Nebst der Bastelei machten wir auch ein paar Ausflüge, man ist ja schliesslich Pensioniert. Und die Camargue sowie einige der schönsten Flecken von Frankreich sind in dieser Ecke zuhause.

Was machen wir denn so, was ändert man an einem Serienschiff damit es hoffentlich für eine Weltumrundung geeignet ist. Also da wäre einmal die vordere Steuerbordkabine, sie wird zur Werkstatt und zu Stauraum umgebaut. Im Vorpiek wird auch der Wassermacher platziert. Auf dem Bild hier wird er gerade zusammengebaut in besagter Werkstatt auf der uralten Veltheimer-Werkbank. Ja und tatsächlich, der Wassermacher wird funktionieren und uns täglich mit frischem Wasser beglücken. Wir haben uns für ein einfaches Model Aquatec entschieden. Alles von Hand ein und umschalten, spülen etc. Nichts automatisch, keine Energierückgewinnung. Er wird nahe an 100l/Std produzieren, Herstellerangabe 90 l/Std.



Wie gross soll er sein für 2 Personen. Wir benötigen pro Tag inklusive Waschmaschine (>60l pro Waschgang) gut 90 Liter. Also läuft der Wassermacher 1 Stunde pro Tag. Über Mittag mit Solarstrom Wasser produzieren. Ein kleiner läuft entsprechend länger. Nun, muss der Motor laufen weil die Sonne fehlt, ja dann läuft der Motor halt länger während 90l/std halt eben nur 1 Stunde. 90 l/Std ist gross, aber für unsere Bedürfnisse eigentlich richtig. Es wird sich zeigen, wir machen 50% unseres Wassers mit Solarstrom. Übrigens wir trinken ausschliesslich unser eigenes, hergestelltes Wasser. Es gibt viele die behaupten das sei ungesund. Dem ist wirklich nicht so. Und wir haben lieber unser sauberes Wasser als Wasser aus zweifelhafter Herkunft.

Dann gibt es da noch neu einen festen Mittelsteg zwischen den zwei Schwimmern. Der Steg begehbar, mit Befestigung für das Sturmfock, mit Klappe damit man an die Anker kommt. Dazu kommt ebenfalls ein Ausleger für das Leichtwindsegel. Ediths Lieblingsfarbe gelb, mit Furlingendlosrolle. Und natürlich dazugehörig, viele neue Befestigungspunkte und Winschen.



Hier wird gerade der Ausleger angepasst. Er wird zu schwach sein und muss von mir nachgebessert werden. Überhaupt die Art wie Marine Metall das in Port Napoleon gemacht hat ist nicht ideal.

Der Laufsteg ist sehr gut gemacht. Der Zweitanker ist nicht brauchbar. Und

Metall Marine hat das sogar zugegeben. Aber sie haben mit der Montage bis zum letzten Augenblick gewartet, lossegeln (Termine einhalten) oder zwei Wochen umbau. Wir segelten dann am 25. September 2013 am Nachmittag weg Richtung Palma de Mallorca. Timon musste ja am 28. auf den Flieger. Und wenn wir dann schon nichts einhalten von der gemütlichen Segelei Richtung Palma, dann wollen wir wenigsten den Termin einhalten. Und eben mit einem Lächeln hat er uns vor die Wahl gestellt. Wir haben zähneknirschend gewählt.

Metall Marine waren nicht die einzigen die uns über Ohr gehauen haben. Wir haben der Volvo-Vertretung in Port Napoleon den Auftrag gegeben, die Gummidichtung Zwischen Motor und Aussenschiff auszuwechseln. Da dies eine einfach zu überwachende Arbeit war, dachte ich, dass kann in meiner Abwesenheit geschehen. Nun per E-Mail bekam ich die Nachricht, dass das Getriebegehäuse zum Propeller kaputt sei. Was ich gedenke zu machen. Als ich in Port Napoleon ankam, zeigte man mir ein total zerfressenes Getriebegehäuse. Unmöglich, dass wir mit diesem von Palma hierhergefahren wären, damals im April. Aber was konnte ich tun? Ich fragte den Chef wie sie denn das entdeckt hätten, hat ja gar nichts mit dem Auftrag zu tun. Nun er meinte, das sei Teil seines Services das Gehäuse und die Propeller zu überprüfen. Sehr nett von ihm. Ich bin überzeugt, er hat uns das Teil von einem anderen Saildrive untergejubelt. Was blieb uns übrig? Ein neuer Saildrive musste her und wir waren um 6'000 Euro ärmer.

Fazit, wenn Du Aufträge zu vergeben hast:

1. mache Termine aber verrate nie deine Termine. Sag dem Auftraggeber du hättest noch viel Zeit, und möchtest alles auch noch ausgiebig testen – darum auf die Termine bestehen.
2. Auch bei der einfachsten Arbeit musst Du dabei sein. Teile sind schnell ausgewechselt mit irgendwelchen anderen, ob kaputt oder einfach nur minderwertig.
3. Verrate nie den ganzen Umfang der Aufträge. Lass in einzelnen Phasen verschiedene Aufträge lukrativ erscheinen. Bestelle nur immer ein Teil, so, dass der Auftragnehmer denkt da kommt noch mehr.
4. Reparaturen unterwegs, lass dir im Detail erklären wie und was gemacht wird. Frage ob den Reserveteile für diesen und jenen Fall auch vorhanden wären. Geht etwas unerwartet kaputt so hast Du dann zwar Einzelteile, aber kein funktionierendes Ganze mehr. Dem Mechaniker ist das egal, er wendet sich der nächsten Arbeit zu.

Es ist leider überall so, bevor man ablegen kann muss alles bezahlt sein. Und fast alle Arbeiten sollten im Voraus bezahlt werden. Wir haben dann noch weiteres Lehrgeld bezahlt, weil wir uns nicht an die obigen Regeln gehalten haben.

Und noch ein Punkt den es sich bei einem solchen Abenteuer zu merken gilt. Reserveteile! Europa ist ein Paradies, hier ist alles erhältlich. Kaufe alles, rechnen nicht damit unterwegs etwas zu bekommen. In unserer Reisevorbereitung haben wir gelesen wo überall, z.B Panama man gut einkaufen kann. Ich schreibe diese Zeilen auf dem Weg nach Ecuador. Und es hat sich gezeigt, selbst USA hat nicht die Auswahl wie Europa. Also kaufe alles was kaputt gehen könnte und du als notwendig erachtest, dass es funktioniert. Denk auch an Kleinmaterial wie Schrauben, Muttern, Rohrschellen, Schläuche für dein Schiff und deine Systeme, Anschlussstücke, Wasser-, Dusch- und Absperrhähne usw. etc. Genug ist nie genug. Wir haben in Panama Tage damit verbracht ein Abschlusshahn mit passenden Anschlussteilen zu finden, Tag.

Es kamen während der Zeit in Port Napoleon nebst dem eigentlichen Umzug und einpuffen noch vieles dazu. Alles Kleinkram der halt auch Arbeit gibt. Aufhängung hier Verstärkung da. Uns wurde es auf jeden Fall nie langweilig. Ein nicht zu verachtender Punkt ist das Einräumen. Jedes Ding muss sein Plätzchen haben, zu finden sein, kein Platz einnehmen und Seefest verstaut sein. Versuch das mal. Edith hat das Wunder vollbracht.

Am Abend diskutierten wir oft, was wir den so alles zu sehen bekommen unterwegs. Wie wir den das und dies anstellen werden. Manchmal ergab das ein neues Projektchen für den nächsten Tag(e). Vielleicht sollte man nicht Zuviel diskutieren. Es könnten sich Iden ergeben. Aber es steigert auch die Vorfreude.

Während diese Bau- und Ausrüstungsphase besuchten uns auch unsere beiden Familienmitglieder. Rafi und Jasmin. Auch andere Freunde besuchten uns und so verflog die Zeit eigentlich im Nu. Obwohl eben, unser Abenteuer startete mit 7Wochen Verspätung.



Nachtessen, eine sehr gute Pizza am Kanal bei Sonnenuntergang.