

SY RENOS 1996

Der Kauf.

Nach einer wohlüberlegten Evaluation war der Kauf rasch abgewickelt. Da AMEL im Frühjahr 1996 offensichtlich Absatzschwierigkeiten hatte, konnten wir recht gute Konditionen aushandeln. Unser Schiff war bei Vertragsabschluss im Mai bereits in Produktion. Ende August konnten wir das fertige Schiff auf der Werft in La Rochelle abnehmen.

Grosse Schecks und Schiffspapiere wurden Zug um Zug ausgetauscht – nun gehörte die SANTORIN Nr 135 uns. Der Transport über Land nach Hyères im Mittelmeer besorgte AMEL.



Auf der Werft in La Rochelle

9. September 1996

Frühmorgens, oder besser gesagt noch in der Nacht fuhren Erica und Sven mit dem Sierra Kombi und ich mit dem Volvo los. Was wir nicht bereits bei der Abnahme nach La Rochelle in die Werft gebracht hatten, war in Bananenkisten verpackt worden. Beide Autos wurden bis unters Dach geladen. Während der Fahrt zur Landesgrenze bei Genf konnten wir uns überlegen wie wir das wohl dem französischen Zoll erklären würden (man spricht ja so gut französisch). Aber die eifrigen Beamten interessierten sich nur für Funkgeräte und Signalpistolen – dies hatte ich bereits früher „geschmuggelt“.

Am Mittag kamen wir im sommerlich warmen Hyères an. Obwohl die Saison langsam zu Ende ging war der Yachthafen mit 1'300 Schiffen noch recht belebt. „Nein sie können noch nicht an Bord gehen – wir sind noch nicht fertig“ sagte man uns bei AMEL. Unsere Sorge, man habe es mit dem Termin nicht so ganz genau genommen, wurde aber bald entkräftet. Das Problem war nur, dass der Blumenstrauß auf dem Salontisch noch nicht arrangiert war.

Nach einer kurzen Instruktion über die wichtigsten Funktionen konnten wir dann unseres Autos ausräumen. Nur mit Sorge liessen wir unsere vollbepackten Autos auf dem unbewachten Parkplatz stehen. Weiss man doch, dass hier täglich geklaut und eingebrochen wird. Wir hatten Glück, dieser Tag war offensichtlich ein Ruhetag der Autoknacker.



Die Navigationsecke

Da wir keinen Platz an der Pier fanden, mussten wir unser ganzes Gepäck mit viel Aufwand über die Stege transportieren. Kiste um Kiste wurde an Bord gebracht und erst einmal provisorisch verstaut.



Die Panty

Instruktion und erste Manöver.

Von den AMEL-Leuten wurden wir sehr sorgfältig instruiert. Alles wurde sehr genau erklärt. Eigentlich war alles ganz einfach und logisch. Auf jeden Fall war es gar nicht so speziell und kompliziert wie uns das andere AMEL-Eigner geschildert hatten. Das Segeln und die Anlegemanöver klappten auf Anhieb. Dank der hervorragenden Technik mit dem Bugstrahlruder wurde auch das Anlegen rückwärts sehr einfach und sicher.



Anlegen rückwärts

Sehr gewöhnungsbedürftig war für uns die umfangreiche Elektronik. Wir waren uns gewöhnt mit Schlepplog, Echolot und dem handheld GPS zu navigieren (das hat immer gut funktioniert). Da die neuen Geräte so viel konnten und am Anfang nicht konfiguriert waren hatten wir einige Probleme damit. Erklären konnten uns dies die AMEL-Leute auch nicht richtig. Erst nachdem sich Sven durch die vielen und komplizierten Manuals durchgearbeitet hatte konnten wir damit arbeiten.



Im Hafen von Hyères

Bei leichten und mittleren Winden bis 20 kn nutzten wir die Gelegenheit um alles zu testen, zu segeln und unsere Manöver zu üben. Kleinere technische

Mängel wurden von AMEL laufend behoben. Nach einer Woche war unser Schiff zum Auslaufen bereit. Wir wollen es wissen, bei 30-35 kn Mistral verlassen wir die geschützte Bucht von Hyères und gehen hoch am Wind gegenan. Der Autopilot steuert perfekt und wir sitzen gut geschützt hinter der Sprayhood im Cockpit. Mit gerollter Fock und kleinem Gross-Segel gehen wir gegen die grobe See. Erica zieht es vor im Cockpit zu bleiben während ich versuche mit Norddeich Radio ein Telefongespräch abzuwickeln. Nach langem hin und her geht es dann mehr schlecht als recht. Die von AMEL und POCHON so gepriesene Peitschenantenne bringt die Leistung einfach nicht.

AMEL hat uns ein perfektes Schiff übergeben. Wir haben genau das bekommen was wir uns vorstellten und was vertraglich abgemacht wurde. Alles war perfekt bis auf die Elektronik, die von der Firma POCHON eingebaut worden war.

Ist POCHON gochon ??

„Monsieur, wir wissen genau wie man einen Kurzwellensender einbaut, wir sind absolute Profis“ oder „wir brauchen doch die Anleitung nicht, das machen wir mit links“ „wir wissen genau welche Antenne für ihr SSB-Radio am besten ist, so tönte es in La Rochelle bei POCHON. Von so viel Professionalität überwältigt liess ich POCHON gewähren. Nach einer Woche segeln in Hyères sah unsere Mängelliste ungefähr wie folgt aus: Log und Windmessanlage sowie VHF Funk gehen nicht. Kurzwellen-Funk, NAVTEX und GPS funktionierten nur unzulänglich. Die nun folgenden Verhandlungen ähnelten einem Grabenkrieg - leider auf sehr tiefem technischem und menschlichem Niveau. Die Argumentation war meistens wie folgt: „Sie müssen nur die Anleitung richtig lesen und das Gerät konfigurieren“ „sie haben das bestimmt falsch bedient“, oder wenn Sven mit seinem umfassenden Fachwissen weiter argumentierte „wir schicken sofort eine Techniker, der das in Ordnung bringt“. Sofort war dann meistens etwas später oder vielleicht morgen oder irgendwann. Unser Kurzwellensender wurde dreimal neu installiert, am Schluss nach meinen Anweisungen. Nachdem wir dann die Achterstagen zu Antennen umgebaut hatten funktionierte (fast) alles perfekt. Viele Fehler mussten wir selbst beheben, weil POCHON nicht wollte oder nicht konnte.

Die Herbststürme.

Wir lagen längsseits am Stegkopf mit je einer Mooring achtern und vorne. Dieser Platz gehört AMEL und ist deshalb mehr oder weniger gut überwacht von den AMEL-Leuten, die auf den beiden Vorführschiffen arbeiten. Die Capitanerie tut fast gar nichts für die Sicherheit. Wir sahen Schiffe, die tagelang mit dem Spiegel gegen den Steg knallten, oder Rollvorsegel, die im Sturm weggerissen wurden, niemand hat etwas unternommen.

Das Längs liegen am Stegkopf bringt auch Probleme, da wir bei Sturm ganz gewaltig auf die 8 Fender gedrückt werden. Entweder bläst der Mistral oder der NE-Wind mit bis zu 50 kn. Die Aussenmole wird dann unbenützbar, weil die See darüber geht. Sand und Schlamm werden dann über die Mole gespült. Unser

Schiff überzieht sich langsam mit einer Schicht aus Sahara-Sand, Salz und Mövenkacke. Wann immer wir nach Hyères kommen, zuerst ist putzen angesagt.

Ausrüstungsarbeiten

Obwohl das Schiff von der Werft sehr vollständig ausgerüstet wurde, sind wir noch lange nicht fertig. Bei jedem Besuch in Hyères wird gearbeitet damit wir im Frühjahr dann zu unserer Reise nach Italien starten können. Es hat mehrere Shipchandler vor Ort. Aber oftmals müssen wir von Laden zu Laden wandern, bis wir das gefunden haben wonach wir suchen. Das geht dann etwas so „ah Halogenlampen möchten sie – kein Problem, nein 10W ist gerade ausgegangen, aber natürlich haben wir auch 5W, ah tut mir leid, 5 Stück habe ich nicht mehr am Lager, da müssten sie noch einige 20W nehmen“. Viele Ersatzteile bestellen wir deshalb zu Hause.



Durchgang zum Achterschiff mit Stauraum für Werkzeug und Ersatzteile

Weihnachten 1996

Weihnachten an Bord – das habe ich mir schon immer gewünscht. Zusammen mit Sven und Urs reisen wir zum Schiff und bereiten das Weihnachtsfest vor. Mit viel Geduld bastelt Sven elektrische Christbaumkerzen, die wir am 12V Netz anschliessen können.



Weihnachtsfeier 1997

Nachts wird es oft frostig kalt, einmal haben wir sogar Eis auf dem Steg, aber meistens ist es recht schön und fast frühlingshaft.



Chefkoch Sven



zwei Alkoholiker !!

