Bericht CCS Kadertörn im Solent, 3.-10. Okt 2026

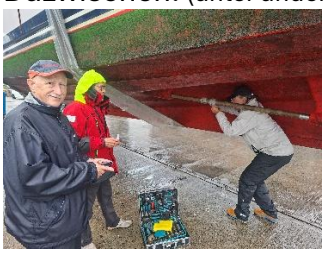
Am Anfang:



Am Schluss:



Dazwischen: (unter anderem!)



Aber der Reihe nach:

Die Anreise nach Portsmouth verlief problemlos mit einem Flug von Zürich nach London Heathrow, und von dort direkt mit dem National Express Bus ganz in die Nähe vom Liegehafen Gunwharf Quay Marina. Da die abgehende Crew bereits am Samstag früh abreisen musste, fand die technische Bootsübergabe schon am Freitagabend statt. Der Samstag wurde von Grobplanung der Woche, Detailplanung des ersten Tages, Einkauf, 'einpuffen' sowie Sicherheitseinweisung in Anspruch genommen. Am Sonntag ging es nach dem Briefing los mit ein paar An- und Ablegemanövern, spannender Ausfahrt unter 'strenger' Aufsicht der Portsmouth VTS in ein ruhigeres Gebiet, wo wir die ersten MOB-Übungen machen konnten. Danach ging es weiter mit einer Mittagspause vor Anker bei Cowes, und anschliessen via Kurzbesuch im Newtown River nach Yarmouth für die Übernachtung. Das Nachtessen (heisser Stein 😊) im Restaurant haben wir sichtlich genossen.



Am Montag führte uns die Reise über 'The Needles' mit Geleit durch eine Gruppe Delfinen zur Einfahrt von Lymington. Nach der dortigen Mittagspause fuhren wir zurück in den Solent und sahen von Weitem einen grossen Schwimmkran, welcher eine gesunkene Segelyacht aus dem Wasser hob. Natürlich wollten wir uns das genauer anschauen und nahmen Kurs auf das Bergungsschiff. In der Nähe der entsprechenden gelb/blauen Markierungstonnen bemerkten wir, dass unser Funkgerät immer noch auf dem Hafenkanal war. Kaum umgestellt auf die Kanal 16 hörten wir auch schon unseren Schiffsnahmen, mit der dringenden Anweisung, sofort unseren Kurz zu ändern und nicht in dieses temporäre Sperrgebiet einzufahren (was wir auch nicht vorhatten)... Die Reise führte uns dann weiter in Richtung Einfahrt zum Beaulieu River. Diese Einfahrt und die Navigation entlang der Betonnung nach Bucklers Hard erforderte erhöhte Aufmerksamkeit. Nicht zuletzt auch, weil die eingezeichnete Position einer Tonne auf den Karten (Papier und Plotter!) nicht mit der Realität übereinstimmte. Common sense und rausschauen hilft 😉

Am Dienstag navigierten wir zum Cargo Terminal von Southampton, wo wir für die Mittagspause an einer Boje festmachen konnten. Danach nutzten wir den Platz, um das Schleppen vom Schiff mit dem Dinghi mit verschiedenen Methoden zu erproben: Dinghi vorwärts & vor dem Schiff (schwierig, weil der Angriffspunkt der Leine seitlich versetzt zum Aussenboarder liegt); Dinghi Rückwärts & immer noch vor dem Schiff (langsamer, weil Wirkungsgrad vom Propeller im Rückwärtsgang deutlich schlechter ist); und schlussendlich Dinghi vorwärts & neben dem Schiff. Auch das erwies sich wegen der Hebelwirkung als nicht ganz einfach. Bei Wind und/oder Strömung ist das Schleppen einer so grossen/schweren Jacht ein schwieriges und langwieriges Unterfangen.



Bei der Weiterfahrt nach Hamble River bemerkten wird dann ein komisches Klopfgeräusch beim Backbord-Motor. Ein erstes Troubleshooting zeigte, dass dieses Geräusch direkt mit der Drehzahl des Propellers einherging. Lediglich bei höherer Bootsgeschwindigkeit ging das Geräusch weg. Da der Motor beziehungsweise das Verhalten des Schiffs sonst keine Abnormalitäten zeigte, beschlossen wir nach Rücksprache mit dem Schiffs-verantwortlichen, die Fahrt zur geplanten Port Hamble Marina fortzusetzen und dort einen Taucher für eine genauere Inspektion zu organisieren. Es stellte sich allerdings heraus, dass das einfacher gesagt als getan ist: in England gibt es (sehr!) strenge Vorschriften für solche Tauchgänge (4 Personen, inkl. Notfallarzt und Dekompressionskammer auf Standby??!!), mit entsprechenden Kosten (über 1000£). Immerhin konnte uns die zuständige Person anbieten, mit einer Kamera das ganze vom Steg aus anzuschauen. Die Bilder zeigten, dass sich vor dem Wellenbock eine lose Opferanode befand, welche mit der Achse mehr oder weniger mitdrehte. Allerdings konnten wir so nicht feststellen, ob dadurch das Lager im Wellenbock beschädigt worden war. Zum Glück gab es ganz in der Nähe eine Werft mit Bootskran, und wir konnten gleich am folgenden Morgen diese ‘Übung’ starten. Mit dem Boot aus dem Wasser sahen wir sehr schnell, dass sich eine der beiden Opferanoden gelöst hatte und vor den Wellenbock gerutscht war. Der Grund dafür war, dass ‘jemand’ die beiden Schrauben so fest angezogen hatte, dass dabei das Gewinde beschädigt wurde und es nur eine Frage der Zeit war, bis dieses Teil nicht mehr fest auf der Welle sass. Zum Glück hatte der Abrieb am Wellenbock das Lager nicht beschädigt, wir mussten nur diese Anode mit zwei neuen Schrauben wieder am richtigen Ort befestigen.





Nach dem Einwassern fuhren wir weiter Richtung Cowes, allerdings hatten wir schon bald den Eindruck, dass nun der Steuerbord-Motor komisch tönte (dumpfes Auspuffgeräusch). Kurz darauf bemerkten wir weissen Rauch hinten beim Auspuff und auch die Motortemperatur begann zu steigen. Natürlich stellten wir den Motor sofort ab und fuhren einmotorig in Ufernähe zum Ankern. Eine nähere Inspektion zeigte, dass der Schlauch vom Kühlwasser nach der Pumpe keinen Druck aufwies. Der Verdacht lag nahe, dass der Impeller beschädigt war. Wir bauten diesen aus, allerdings wies der Impeller nur ganz wenige Abnutzungsspuren auf. Wir vermuteten nun, dass beim Auswassern des Schiffs

Kühlwasser durch das Seeventil abgelaufen und die Pumpe nach dem Einwassern nicht mehr in der Lage war, das Wasser wieder anzusaugen. Wir füllten also Wasser von Hand ein, und nach dem Motorenstart floss das Kühlwasser wieder normal. Auch dieses Problem war behoben 😊.

Für den Donnerstag war dann eine Nachfahrt von Cowes via Portsmouth entlang der Betonnung zur Port Solent Marina geplant. Die Schwierigkeit dabei war, dass nicht alle Markierungen im Fahrtwasser zur Marina beleuchtet sind, und der direkte Weg von einer beleuchteten Tonne zur nächsten teilweise von unbeleuchteten Bojen und Markierungen 'versperrt' ist. Es brauchte also eine klare Navigations-Strategie, um diese Hindernisse bei Nacht ohne Plotter (bzw. nur für den Skipper zur Kontrolle) sicher umfahren zu können. Neben dem Radar hat dabei auch geholfen, eine Person mit einer starken Lampe am Bug zu platzieren und Hindernisse auszumachen.

Das alles verlief so weit gut, bis auf ein weiteres 'kleinen' Ereignis: unterwegs in der Nähe vom Hauptfahrwasser Richtung Portsmouth wurden wir vom VTS angefunkt (diesmal waren wir von Beginn weg auf der korrekten Frequenz). Ein anderes Schiff hatte uns zwar auf dem AIS ausgemacht, aber sie hätten keine Navigationslichter gesehen. Wir haben natürlich sofort unsere Lichter kontrolliert und mussten mit Schrecken feststellen, dass sie tatsächlich aus waren. Wir hatten sie vor unserer Abfahrt definitiv eingeschaltet und kontrolliert, jemand musste sie während der Fahrt unbeabsichtigt und unbewusst wieder ausgeschaltet haben...!

Der Rest des Törns verlief ohne weitere Vorkommnisse, und auch die Heimreise klappte problemlos.

Alles in allem ein sehr erlebnis- und lehrreicher Kadertörn, bei dem auch die gute Kameradschaft und das 'Seemannsgarn' nicht zu kurz kamen. Die gemachten Erfahrungen werden uns sicher helfen, kommende Fahrten mit einem noch besser gefüllten Rucksack zu meistern.



Jose, Christoph, Daniel, Fredy