

## Probesegeln nach Anholt und Kopenhagen im Juli 2021

Als die Kaufentscheidung für die UNIQUE näherrückte, bat ich den Voreigner um einen Terminvorschlag zum Probesegeln. Die überraschende Antwort lautete: „Die Segeleigenschaften dieser Yacht sind so gut, das können wir uns sparen. Lesen Sie doch einfach mal die Regattaberichte!“ Soviel Selbstbewusstsein konnte nicht unbegründet sein, so dass erst im Frühjahr 2021 – nach dem Kauf – die Möglichkeit bestand, sich mit der UNIQUE vertraut zu machen und erste Trimmschläge zu unternehmen. So gesehen war dieser Törn nach Anholt und Kopenhagen gewissermaßen ein Probesegeln, um die UNIQUE bei unterschiedlichen Windverhältnissen und auf allen Kursen ausgiebig zu testen.



Am 14. Juli 2021 legten wir um 14 Uhr in der Marina Wendtorf ab. Wir segelten *doubled-handed*, nur der Bordingenieur Sascha und Berichterstatter, mit Kurs auf Fünen. Bei NO 4-5 konnten wir planen, den Eingang in den Kleinen Belt noch vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungswerte schien es nicht zu optimistisch, die etwa 40 Seemeilen mal eben am Nachmittag zurückzulegen. Einen Schnitt von 8 Kn. konnten wir aufgrund des allmählich abflauenden Windes jedoch nur in den ersten Stunden halten, so dass wir erst gegen 19 Uhr Fyns Havn querab hatten. Als der Wind schließlich vollkommen einschließt, nahmen wir die Segel weg und motorten zu einem sehr gut geschützten Ankerplatz südlich der kleinen Insel Illum, die Fünen südwestlich vorgelagert ist. Am folgenden Tag kreuzten wir bei NW 4 den Kleinen Belt auf. Auf der Höhe von Middelfart setzten in der Meerenge 1,5 Kn. Strom gegenan. Nach dieser Passage ließen wir südwestlich der Landzunge von Trelde Næs den Anker fallen.

Es folgte ein gemächlicher Tag mit Bft. 3 aus NW. Bei halbem Wind mit Kurs auf Samsø erwies sich UNIQUE als äußerst kursstabil und nur minimal luvgierig. Für eine dreiviertel Stunde beobachteten wir fasziniert, wie das Schiff den Kurs allein hielte. Die Abweichung von der Kurslinie nach Luv oder Lee betrug selten mehr als 5 Grad. Auch am Wind oder raumschots lag UNIQUE sehr gut im Ruder und war mit sehr wenig Kraftaufwand wie bei einer Servolenkung kinderleicht zu steuern.

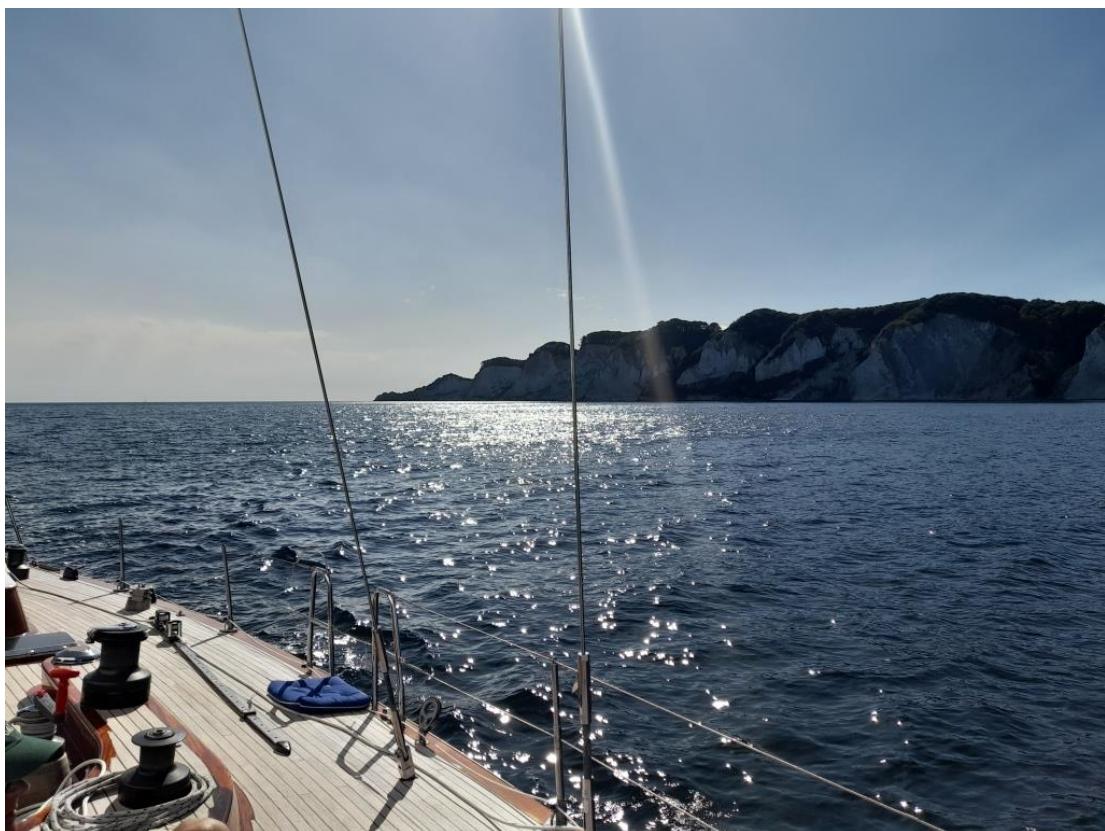
Am Spätnachmittag nahm der Wind deutlich zu, so dass wir es vorzogen, nicht durch die enge Rinne in den Hafen von Ebeltoft einzulaufen, sondern in der gleichnamigen Bucht zu ankern. Dort warteten wir die beiden folgenden Starkwindtage ab und genossen das Bordleben, bevor wir an der markanten Insel Hjelm vorbei Kurs auf die mitten im Kattegat liegende Insel Anholt nahmen. Der Ankerplatz in der Pakhusbucht an der Südküste von Anholt wurde bei morgens auffrischendem Wind immer unruhiger. Von beiden Seiten umlief der Schwell das Eiland und baute in der abends noch so ruhigen Bucht Kabbelwasser auf. So hieß es denn schon um 7.00 Uhr „Anker auf!“ und Kurs Kopenhagen. Bei NW 6 hatten wir erstmals einen Vorwindkurs. Nur mit der kleinen Genua erreichten wir einen Schnitt von 8,5 Kn., und auf langgezogenen Dünung waren es talwärts 10 Kn.



Selbst bei schräg von achtern anrollender See erforderte das Gegensteuern keinen großen Kraftaufwand. Zum einen liegt bei diesem Kurs der Segeldruckpunkt sehr weit vorn, zum anderen wirkte das auf fast zwei Meter verlängerte Ruderblatt einem Ausbrechen entgegen. Nach nur zwölf Stunden rauschender Fahrt erreichten wir um 19.00 Uhr den am nördlichen Strand Kopenhagens gelegenen Tuborg Havn. Es ist ein sehr moderner Hafen, an dem sich der traditionsreiche Königliche Dänische Yachtclub befindet, und der Erinnerungen an die Regatten mit den 12mR-Yachten weckte. Am Folgetag unternahmen wir unter Motor eine große Hafenrundfahrt bis zum Admiralitätshafen am Stadtzentrum, wo wir zu einem Landgang kurz festmachten.



Das nächste Ziel waren die Kreidefelsen der Insel Møn. Dort ankerten wir auf der Fünf-Meter-Linie, um die eindrucksvolle Kulisse als Hintergrund für einige Fotos und Videos von UNIQUE zu nutzen.



Auf der letzten Etappe hatten wir stets Wind von vorn, denn bei S 2 zog sich die Küste von Falster lang hin. Nach Erreichen der Gedser Odde nahm der Wind zwar auf 3-4 zu, aber er drehte auf NW und zwang uns zu einem langen Hole-Schlag weit in die Mecklenburger Bucht, bis wir den Kurs in den Fehmarn Belt anliegen konnten. So hatten wir als Sahnehäubchen zum Schluss noch eine Nachtfahrt. Am 24. Juli 2021 um 8.00 Uhr morgens legten wir – gerade rechtzeitig zum Arbeitsbeginn – im Wendtorfer Hafen an.

UNIQUE hatte im Sommer 2021 noch eine veraltete Navigationselektronik ohne Plotter. So arbeiteten wir klassisch mit papiernen Seekarten und Kursdreiecken, dabei kam ganz gelegen, dass in den vertrauten küstennahen Gewässern eine Navigation nach Sicht oftmals ausreichte.

Wir waren nicht die einzigen Segler, die sich mühten, im Kleinen Belt nach Norden, im Öresund nach Süden und im Fehmarn Belt nach Westen voranzukommen. Wo wir auch waren, tauchten in schneller Folge immer neue Boote vor uns auf, die mal in Luv und mal in Lee überholt werden wollten. So stand am Ende dieses Probesegelns die Erkenntnis, dass bei durchaus wechselhaften Bedingungen während des zehntägigen Törns niemals ein Segler von hinten aufkam. Der Voreigner hatte recht: Die Segeleigenschaften sind hervorragend.

Justus F. Richter

# Die Ruhe vor dem Sturm – Eine „Wag-Halse“ 2023

Bereits Mitte Oktober 2023 gab es deutliche Sturmwarnungen. Das Zeitfenster vom 16.-18. Oktober 2023 zum Absegeln zu nutzen, erschien uns nicht zu waghalsig. Auch wenn es sich bei UNIQUE um eine Hochseeyacht handelt, ist die Ostsee nicht zu unterschätzen. Auf Vorsicht bedacht galt es, sich nicht zu weit vom sicheren Heimathafen zu entfernen. Außerdem entschieden wir, an den ersten beiden Tagen möglichst viel Höhe gegen den aus östlicher Richtung angesagten Sturm zu gewinnen, um ihn notfalls ablaufen zu können.

Am 16. Oktober 2023 legten wir, Robert, Uwe und ich, um 11.15 Uhr in der Kieler Förde ab. Robert hatte in diesem Jahr bereits den Atlantik überquert und war im Begriff, ein Kapitänspatent zu erwerben. Bei idealem Wind NW 4-5 hatten wir bereits um 15.00 Uhr die Südspitze Langelands querab. Es wäre ein Leichtes gewesen, in dem bei dieser Windrichtung glatten Wasser, den Langeland Belt hochzulaufen. Aufgrund der Maßgabe, dass wir Richtung Osten und nicht nach Norden segeln wollten und wegen des angepriesenen Thunfischsalats à la Robert, ließen wir fünf Seemeilen nördlich von Keldsnor den Anker fallen.

Am zweiten Tag rauschten wir bei W 4-5 quer durch den Fehmarn Belt. Es gab wie gewohnt viel Schiffsverkehr und kreuzende Schnellfähren auf der Vogelfluglinie. In Verbindung mit dem neuen Sperrgebiet für den Tunnelbau und den riesigen Offshore Windparks auf der dänischen Seite ist der Fehmarn Belt kein ideales Segelrevier. Um 16.00 Uhr hatten wir den Leuchtturm Staberhuk an der Ostspitze Fehmarns querab und bereiteten das Hafenmanöver vor. Wir steuerten den Fischereihafen Burgstaaken an, da der Yachthafen nicht tief genug ist. Eher spontan und zufällig gingen wir am Steg der Yachtwerft längsseits. Die Mitarbeiter der Werft hatten schon Feierabend, so dass keine Gelegenheit bestand, die Erlaubnis einzuholen, hier über Nacht liegen zu dürfen. Manchmal ist es mit einem großen Schiff leichter, einen Liegeplatz zu finden als mit einem kleinen.

Am 18. Oktober vollzog sich die angesagte Änderung des Windsystems: Zunächst ließ der Westwind nach, so dass wir in der Ruhe vor dem Sturm bei W1-2 sogar von Burgstaaken bis westlich Puttgarden motoren mussten. Navigator Robert hatte von dort den Kurs direkt auf die Kieler Förde abgesetzt. Zugegeben, das Todendorfer Sperrgebiet war von Osten kommend nicht ohne weiteres als solches erkennbar. Ein Schnellboot der Bundesmarine forderte uns auf, das Gebiet sofort Richtung Norden zu verlassen. Als es am gelben Tonnenstrich entlang wieder westwärts ging, setzte sich der angekündigte Ostwind durch. Bei Bft. 4-5 hatten wir bald Kiel Leuchtturm erreicht und den Heimathafen bei allmählich zunehmendem Wind vor Augen. Bei der Ankunft um 19.00 Uhr lag der Pegel schon deutlich über dem mittleren Wasserstand. Überall waren Wassersportler damit beschäftigt, ihre Boote zu sichern.

Am 19. Okt. nahm der Ostwind weiter zu. Der Wasserstand lag 20 cm unter dem Steg, so dass ich zur besseren Lastverteilung noch zwei zusätzliche Vorleinen auf Slip anbringen konnte, die wie alle Festmacher von Bord aus gefiert werden können. Am 20. Okt. traf die schwere Sturmflut die schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Die stärksten Schäden mit hunderten beschädigten oder gesunkenen Yachten entstanden in Schilksee, Strande und Damp. Selbst in der Abdeckung zeigten die Instrumente Windstärke 11 an, und die

Stege wurden knietief überflutet, aber die Schäden hielten sich in Grenzen. Der Eigner entschied sich, an Bord zu bleiben, um die Leinen mit den steil gewordenen Zugwinkeln an den Wasserstand anpassen zu können. Der Kapitän geht bekanntlich als Letzter von Bord.

Justus F. Richter

