

Black Ice leider nur auf der Straße, ansonsten aber tolles Wochenende

Bericht Kahakka Ranking in Vaasa/Finnland 10./11. Januar 2021

Nachdem die „Saisoneroöffnung“ in Finnland dreimal wegen mangelndem oder schlechtem Eis, verschoben wurde scheint es Anfang Januar endlich zu klappen.

Zweimal musste ich die Fähre schon gegen teils kräftigen Aufpreis umbuchen, weil ich nach zu optimistischen Annahmen in der „Akquise Phase“ der Finnen die Fähre im November ohne Flexoption gebucht hatte. Nur der Kulanz von Finnlines ist es zu verdanken gewesen, dass mein im November voreilig gebuchtes Ticket nicht komplett verfallen ist.

Nach längeren Überlegungen wird das Regatta-Revier schon am Mittwoch bekanntgegeben. Der Takelplatz ist am „Merkurunkun-Camping“ etwa 30 km nordwestlich von Vaasa rund 470 km nordwestlich von Helsinki. Nur etwa 170 km davon sind Autobahn, der Rest geht größtenteils über einspurige Landstraßen.

Auf der Fahrt ist es zwischen -15°C und – 23°C kalt, da bildet eine Eisschicht auf den Straßen. Nicht sehr angenehm, wenn man beim Bremsen mit Anhänger hintendran ins Schlingern kommt. Nach zwei kräftigen Adrenalinschüben komme ich als Erster im letzten Büchsenlicht wohlbehalten am „Merkurunkun-Camping“ an. Kein Mensch da! Trotzdem wird der Anhänger abgehängt und abgestellt und dann auf dem schnellsten Wege ins Scandic Vaasa-Hotel.

Obwohl ich auf der Fährfahrt mehr als genug Schlaf bekommen habe, falle ich nach dem Abendessen im Hotel in einen komatösen Schlaf, der erst um 07:00 Uhr durch den Wecker beendet wird. Nach dem Frühstück geht es zum Takelplatz, wo mich der hilfreiche Kimmo schon begrüßt. Er hat sein Boot schon aufgebaut, nach und nach treffen immer mehr Finnen ein, die auch schon ihre Boote aufbauen und – trotz schwachem Wind – segeln wollen.



Sonnenaufgang Merkurunkun Camping mit Blick auf die Ostsee...

Die solide, mindestens 20 cm dicke Eisschicht ist im Mittel ein bis zwei Zentimeter dick mit einer leicht verharschten Schneedecke überzogen, die an einigen Stellen auch dicker ist. Mit meinen höchsten Slots bleibe ich immer wieder mal stecken. Dünne T-Läufer wären vielleicht besser meint Fredrik Lönegren (S8), der gerade seinen Schlitten aufbaut als ich an den Takelplatz zurückkehre.

Zum Glück sieht die Windprognose für morgen besser aus. Am Nachmittag erfahre ich, dass die Esten ihre eigene Regatta absagen mussten. Nun kommen wohl auch noch einige Esten, darunter auch Rasmus Maalin (amtierender Europameister) nach Finnland. Am späten Nachmittag stehen 21 Teilnehmer auf der Meldeliste.

Zum Abendessen verabrede ich mich mit Dideric, Fredrik und Niklas – den drei angereisten Schweden – im Hotelrestaurant. Bis jetzt sind wir – von einem Esten mal abgesehen – noch die einzigen Gäste bei der Regatta.

Zum Dinner sind wir dann doch insgesamt elf DN-Segler, sogar der Europa-Commodore John Winqvist ist dabei. Mit ihm hatte ich kürzlich noch wegen der Versicherung meines DN-Schlitten korrespondiert. Im Gespräch kommt raus, dass er - wie ich auch - beim 1989-90er Whitbread Round the World Race mitgesegelt hat und uns mal wieder, wie klein die Welt ist und erzählen uns (und den anderen) lustige Geschichten von damals. Herrlich!

Am Samstag bin ich um kurz nach sieben beim Frühstück. Zu meinem Erstaunen ist Dideric von Riemsdijk (S867) schon vor mir da. Um halb neun fahren wir zum eine halbe Autostunde entfernten Spot. Am Takelplatz herrscht schon geschäftiges Treiben, obwohl die Sonne erst eine Stunde später aufgeht. Zum Sonnenaufgang gibt es die Steuermannsbesprechung, bei der auch das Startgeld bezahlt werden muss.



Steuermannsbesprechung am Samstagmorgen

In der Startnummern-Lotterie für die erste Wettfahrt ziehe ich die Nummer 19, also fast am äußersten rechten Ende der Startlinie. Das hat zumindest den Vorteil, dass ich weitgehend frei nach Steuerbord starten und ohne eine Wende bis zur Layline fahren kann, um die Luvtonne dann mit Wegerecht ankommend runden kann.

Heute haben wir deutlich besseren Wind. Es weht mit 14 bis 20 Knoten aus Nordwesten. Ich habe mich für das flache FSpeed-Segel entschieden und fahre zunächst auf Slots zur Bahn. Über Nacht hat es durch den auffrischenden Wind ein paar leichte Schneeverwehungen gegeben, die den Schlitten immer wieder ordentlich abbremsen.



Ein Teil der Teilnehmer vor dem ersten Start

Noch vor dem ersten Start wechsele ich auf die kurzen Platten. Mal davon abgesehen, dass ich wenige Sekunden nach dem Start schon böse in den „Abgasen“ der anderen Starter auf der Steuerbordseite rumdaddele, fühlt sich der Schlitten recht gut an. Nachdem ich freien Wind habe laufe ich gefühlt eine ordentliche Höhe und einen ebenfalls akzeptablen Speed.

Trotzdem gehe ich noch mit viel Respekt an die Sache, mache zu schnell auch Booten Platz die ohne Wegerecht meinen Kurs stören, runde die Luvtonne nicht eng genug und bin auch vor dem Wind noch zu vorsichtig. Gleich mehrfach lasse ich mich zur Halse nötigen und muss dann fast platt vor dem Wind – und damit entsprechend langsam – zur Leetonne.

Ebenfalls als 19. gehe ich in der ersten Wettfahrt durchs Ziel. In der zweiten Wettfahrt runde ich auf dem zweiten Raumgang die Leetonne enger, luvte zu schnell an und habe ebenfalls auch die Schot zu schnell sehr dicht. Das führt zum Spinout, unmittelbar an der Leetonne. Nach zwei Vollkreisen komme ich auf einem Halbwindkurs mit Backbordbug fast zum Stehen und entschieße mich, den ersten Kreuzschlag nun folgerichtig auch über die linke Bahnseite anzugehen.

Bei dem Korkenzieher habe ich meine Schneebrille verloren, was mir aber erst einen Schenkel später auffällt. Ohne Augenschutz ist die Schneegischt, die ins Gesicht und in die Augen fliegt, ziemlich unangenehm.

Beim Zieldurchgang sind vier Boote hinter mir, trotzdem werde ich nicht als Siebzehnter gewertet, sondern disqualifiziert. Bei dem Korkenzieher hatte ich nicht auf dem Schirm, dass ich dabei zwischen der Bahn- und der Dolly-Marke durchgedriftet bin, was regelkonform mit der Disqualifikation geahndet werden muss. Immerhin hat Jerker, der Wettfahrtleiter, meine Schneebrille gerettet und mir sofort wieder übergeben.

Die Läufe drei bis sechs werden mit den Plätzen 21. 20. 21 und 19 abgeschlossen. Das ist zwar relativ konstant, aber auch konstant ganz schlecht. Im Zwischenergebnis lande ich ganz hinten auf Platz 21 und bin damit mal wieder Letzter. Auch wenn ich mir ein wenigstens etwas besseres Ergebnis gewünscht hätte, bin ich total happy. Im Gegensatz zu meiner ersten Ranglisten-Regatta vor einem Jahr in Schweden – bei der ich ebenfalls Letzter geworden bin – war heute zwar auch immer am Ende des Feldes, die Abstände waren aber deutlich kleiner.

Im letzten Jahr bin ich mehrfach überrundet worden, was mir diesmal (noch) erspart blieb. Vierzehn der Teilnehmer an diesem Wochenende haben bei der letzten Europameisterschaft in der Gold- und Silberflotte gesegelt, drei weitere im ersten Drittel der Bronzeflotte.

Für mich zählt in erster Linie, dass ich mich – von dem Spinout an der Leetonne mal abgesehen – zu jeder Zeit sicher im Boot gefühlt habe und auch bestimmt keinen anderen Teilnehmer behindert oder gar gefährdet habe.

Ganz vorn liegt mit sechs ersten Plätzen der amtierende Europameister Rasmus Maalin (C20) vor Oscar Lindel (L132) und dem punktgleichen Timo Lehmustallio (L103). Meine schwedischen Freunde Fredrik, Dideric und Niklas liegen momentan auf den Plätzen 5, 7 und 8 und damit auch recht weit vorn.

Für die letzten vier Wettfahrten, die bei ähnlich starkem Wind wie heute stattfinden sollen, habe ich schon den Mastfuß ein Stück nach achtern, die Schotblöcke am Baum ein wenig nach vorn gesetzt und den Mastfall etwas reduziert. Außerdem werde ich wahrscheinlich am Sonntag – wie alle anderen am heutigen Tag – testweise mit 5mm 90°-Slots an den Seiten fahren. Mal sehen, wie sich das dann anfühlt.

Auch am Sonntag gibt es wieder um 10:00 Uhr eine kurze Steuermannsbesprechung. Der Sonnenaufgang ist heute um 10:03, trotzdem werkeln fast alle Teilnehmer schon seit einer Stunde – zum Teil im Licht von Stirnlampen – an ihren Booten.

Beim Skippers-Meeting verkündet der Wettfahrtleiter Jerker Sundstrom, dass das Wasser seit gestern nochmals gefallen ist und nun ein paar Felsen mehr aus dem Wasser schauen, auf die wir achten müssen. Der veränderte Wasserstand fällt insbesondere am Strand sofort ins Auge, wo sich bizarre Eishaufen aufgeschoben haben, übe die man nicht oder nur sehr vorsichtig drüberfahren kann.

Ansonsten seien die Bedingungen wie gestern, auch was den Wind angeht. Demzufolge verzichte ich als einer von zwei Seglern (der andere war der Vorletzte) darauf, das voll geschnittene „Power Gold“-Segel mit aufs Eis zu nehmen. Weil die Schneeschicht auf dem Eis etwas dicker und vor allem viel härter als gestern erscheint, nehme ich wieder einen Satz Plattenkufen als Seitenläufer, diesmal allerdings mit 95° Schliffwinkel, maximaler Länge und in teflonbeschichteter Ausführung.

Schon kurz nach dem Auslaufen habe ich das Gefühl, dass der Schlitten nicht richtig läuft, was sich in den beiden gefahrenen Testrunden leider bestätigt. Heute komme ich überhaupt nicht mit, sehr ärgerlich! Zum Segelwechseln ist es jedoch schon zu spät. Zurück zum Takelplatz, wechseln und wieder zurück zum Startgebiet würde mich mindestens zwei Wettfahrten kosten.

Ich gehe sicherheitshalber zum Wettfahrtleiter und teile diesem mit, dass ich die erste Wettfahrt möglicherweise nicht beenden und dann abbauen werde, wenn sich meine Befürchtungen bestätigen sollten. Tatsächlich bin ich sehr langsam und bekomme selbst gegen meine direkten Konkurrenten kein Bein an Deck.

Genug ist genug! Also biege ich noch vor der ersten Luvtonnenrundung rechts ab und krieche zurück zum Takelplatz. Das hat immerhin den Vorteil, dass ich in Ruhe und völlig entspannt abbauen kann, während die anderen noch auf der Bahn sind. Aus der Entfernung kann ich zwar die Führungsgruppe nicht Personen zuordnen; dennoch ist aber auch von Land aus zu erkennen, dass sich das Feld VIEL weiter auseinanderzieht als gestern. Schon nach zwei Runden liegt zwischen dem Ersten und dem Letzten ein ganzer Bahnschenkel (ca. 1,5 km)...

Nach der dritten Wettfahrt fahren auch einige der anderen Teilnehmer zum Takelplatz zurück. Dideric, Cara und John Winquist haben auch die Nase voll und beginnen mit dem Abbau. Ich bin schon eine Weile fertig, möchte aber unbedingt zur Siegerehrung und muss außerdem ohnehin auf die Wettfahrtleitung warten, die noch meine Reservekufen im Anhänger hat.

Um kurz nach zwei ist die Siegerehrung zu Ende, für jeden gibt es kleine Sachpreise. Der Sieger Rasmus Maalin und zwei seiner estnischen Kollegen sind schon auf der Straße, sie müssen unter Zeitdruck zur Fähre.

Kimmo fragt mich zum Abschied, ob sich der lange Weg nach Vaasa für mich gelohnt hat. Ja, es hat sich absolut gelohnt. Neben zwei sehr schönen Segeltagen am Freitag und am Samstag habe ich viele nette Bekanntschaften mit finnischen DN-Seglern gemacht, konnte die Freundschaften mit den Schweden pflegen und habe wieder viel gelernt. Außerdem herrschte über alle Tage eine sehr freundschaftliche und besonders nette Atmosphäre, die sich zumindest einzelne deutsche DN-Segler zum Vorbild nehmen könnten. Die Finnen helfen sich gegenseitig (und auch ausländischen Gästen), Anfänger und Neulinge sind sehr willkommen und werden äußerst zuvorkommend behandelt.

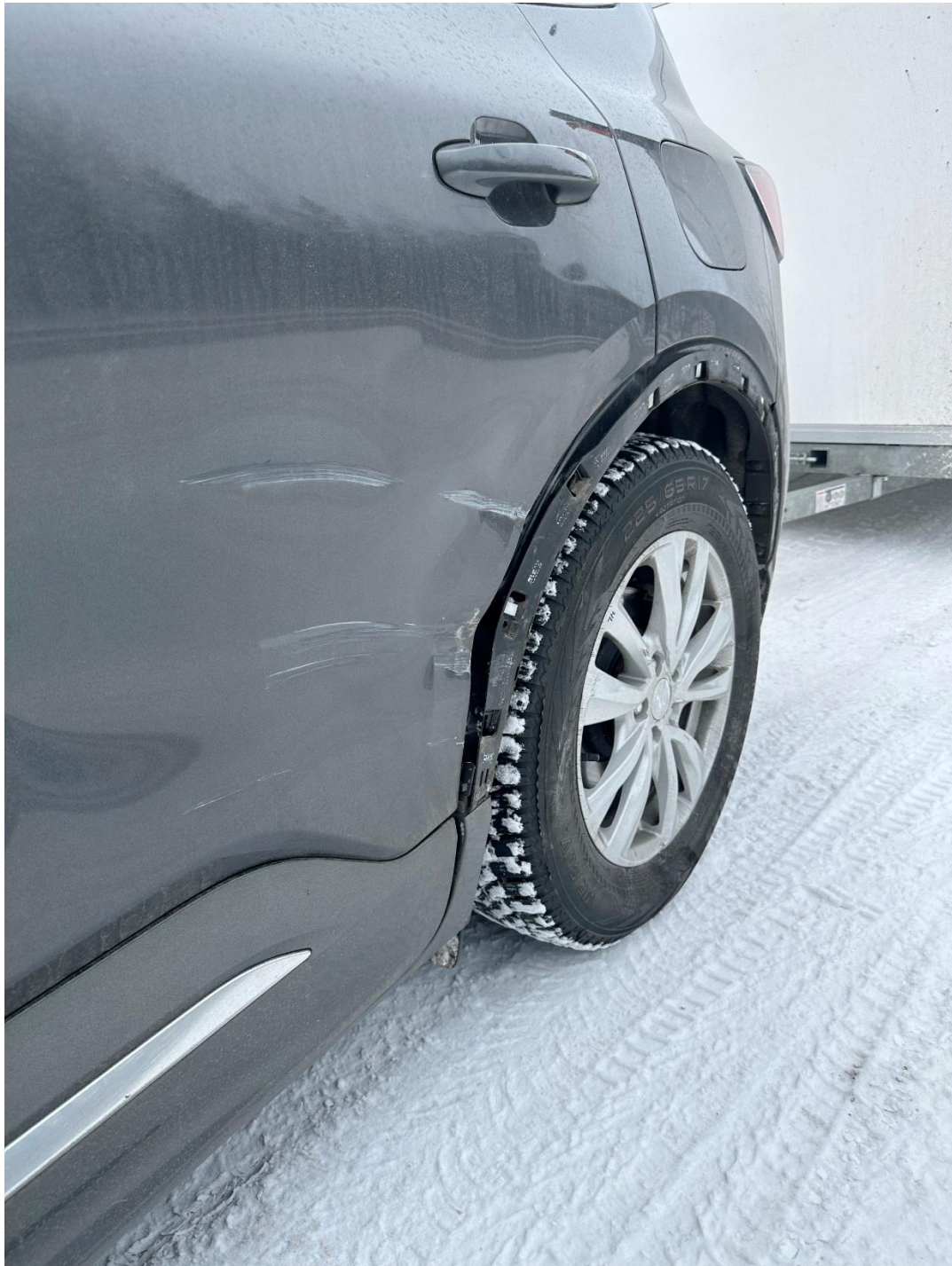
Ich habe es – trotz erheblichen Zeit- und Kostenaufwand – sehr in Finnland genossen und komme bestimmt wieder! Schade, dass ich nächstes Wochenende wegen der BOOT in Düsseldorf nicht in Schweden segeln kann, sonst wäre ich gleich im Norden geblieben.

Auf der Rückfahrt nach Helsinki gibt es dann doch noch Black Ice, leider aber auf der Straße! Obwohl ich beim Wechseln von der einen auf die andere autobahnähnlich ausgebaute Europastraße mit nur 30 km/h in die Kurve fahre, beginnt die Fuhre übel zu rutschen. Trotz maximalem Abbremsen und Lenkkorrekturen kann ich das Gespann nicht in der Spur halten und drifte auf die kurvenäußere mit einer dicken Schnee- und Eisschicht „gepolsterte“ Leitplanke zu.

Mit geschätzten 10 m/h schlage ich unsanft in die Planke ein. Der Anhänger schleudert irgendwie hinterher, bekommt aber scheinbar keinen Kontakt mit der Leitplanke. Nach dem Absinken des Adrenalinpiegels steige ich aus und schau mir das Elend an.

Hintere Tür, hinteres Seitenblech, Radlauf und Kotflügel auf der linken Seite haben ordentlich Schaden genommen, der Hals der Anhängerkupplung ist total verbogen, auch das linke Hinterrad hat eine ordentliche Delle in der Felge, die Achse scheint leicht verbogen. Trotzdem ist

das Auto (bedingt) fahrtüchtig. Die Leitplanke hat keinen sichtbaren Schaden genommen. Also setzte ich die Fahrt sehr vorsichtig zunächst bis zum nächsten Parkplatz fort.



Nachdem ich dort zunächst keine weiteren Schäden entdeckte, melde ich den Schaden erstmal telefonisch bei meiner Versicherung und humple dann mit geringer Geschwindigkeit bis Espoo, nördlich von Helsinki weiter, wo ich noch einmal vor der Heimfahrt übernachten werde.

Im Hotel angekommen erfahre ich, dass die Fähre morgen mit mindestens sechs Stunden Verspätung ablegen wird. Mist, das bringt meinen Zeitplan durcheinander. Da der Anhänger wegen der verbogenen Kupplung nun nicht mehr mittig hinter dem PKW herläuft (sondern 10cm nach links versetzt), wäre ich lieber komplett im Schutz der Dunkelheit gefahren. Laut

Kommentar eines anderen Eisseglers würden die Engländer dazu sagen: „10cm ist about straight“...

So habe ich aber am Dienstag Zeit bei Ford in Helsinki vorbeizufahren und die nach Ihrer Einschätzung des Schadens zu fragen. Der Meister der Werkstatt besieht sich den Schaden, rappelt ein paar Mal am Hinterrad und der Anhängerkupplung und meint leicht grinsend:

„No worries, man. It doesn't look good but I am sure that the connection between car and trailer is still safe. It would take us some days to get a new hook. To complete the repair you should calculate at least ten days.“

Auf meine Frage, was er mir nun raten würde, meint er kurz: „I would recommend to repair the car in Germany if you don't want to stay two weeks in Finland. I have no doubts that the car and the trailer are still safe.“ Okay, dann will ich es wohl wagen. Trotz sechs Stunden Verspätung der Fähre (bei Abfahrt und Ankunft) komme ich am Donnerstagmorgen um acht Uhr ohne (weitere) Probleme oder Polizeikontrollen in Ennepetal an.

Kiki Goecke

G-508