

Die Hose voll: DN-Europameisterschaft 2025 in Finnland

Vor ein paar Wochen haben mich meine Freunde Bernd Zeiger und Christian Seegers, beides alte Hasen im Eissegeln „überzeugt“ – andere hätten gesagt überredet – mit nach Finnland zur DN-Europameisterschaft zu fahren. Nach den Erfahrungen der Ranglistenregatta in Hudiksvall/Schweden vor einigen Wochen fühlte ich mich noch überhaupt nicht bereit für ein so großes Event. Dort wurde ich mit Abstand Letzter, habe aber immerhin eine Menge gelernt.

Am 24.01.25 spätabends schicke ich die Meldung ab, wenn ich einen Tag früher gemeldet hätte, wäre es das Meldegeld deutlich günstiger gewesen, jetzt muss ich die Late Entry Fee bezahlen.

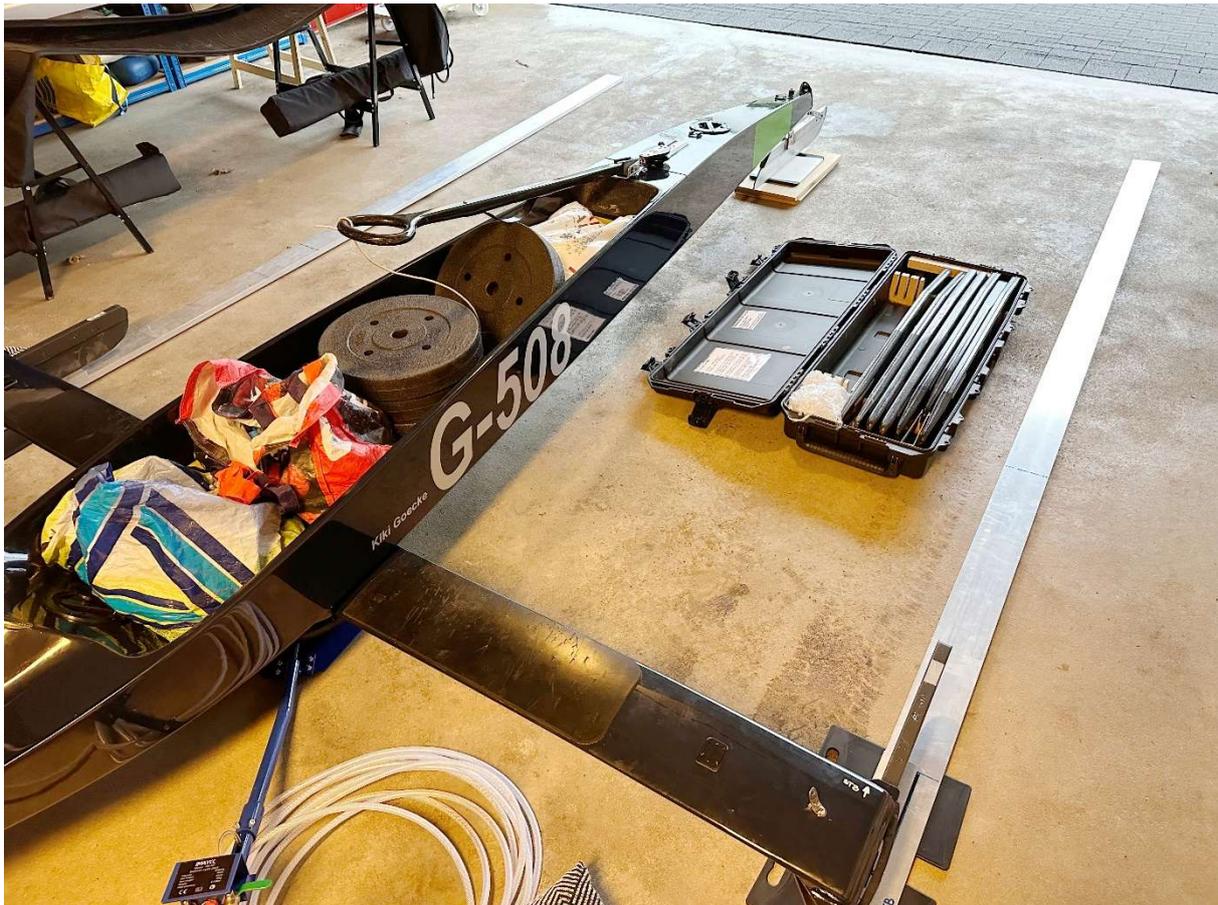
Auf die Europameisterschaft möchte ich mich optimal vorbereiten. Dazu rüste ich materialtechnisch nochmals ordentlich auf. Schon in Hudiksvall hatte ich von Tomasz Zakrewski ein paar Stellite-Kufen für Eis mit einem Wasserfilm gebraucht gekauft. Zwei weitere Sätze Slots mit einem Carbon-Körper schieße ich – ebenfalls gebraucht - von einem Polen für relativ kleines Geld über die die DN Buy + Sell Facebook-seite. Dazu spendiere ich mir noch ein flaches F-Speed OneD-Segel.

In der Garage werden nun alle Kufen zunächst geschliffen und dann an der Planke „geschimmt“. Damit ist das Einstellen der Spur über auf die Innenseite aufgeklebte dünne Metall-Plättchen gemeint, damit die Kufen unter der Last des Seglers und des Schotzuges tatsächlich parallel stehen. Schon vor zwei Jahren hatte ich gemerkt, dass eine unsauber eingestellte Spur gewaltig bremst. Für inzwischen neun Sätze Seitenläufer benötige ich anderthalb Tage...

Am 17. Februar ist mein Geraffel im bzw. auf dem Auto verstaut, am 18. Fahre ich mit einem Schlenker über Kappeln, wo ich meiner „Kialoa“ noch einen kurzen Besuch abstatte nach Kiel-Schilksee, wo ich mich bei Bernd Zeiger mit ihm und Heiner Forstmann, dem Flottenchef der Flotte Steinhude, treffe.

Am Mittwochmorgen entdecke ich einen etwa dreißig Zentimeter langen Riss in meiner Windschutzscheibe. Oh nein, damit können wir nicht nach Finnland fahren. Selbst auf der kurzen Fahrt zu Carglass in Kiel wird der Riss etwa fünf Zentimeter länger. Statt mit meinem Ford Kuga fahren wir nun mit Heiners BMW X3, samt seinem geräumigen Kastenanhänger nach Finnland.

Bernd gelingt es, seinen Freund Hauke zu motivieren, mein Auto eine Woche später zu Carglass nach Kiel zu bringen, am 28. Februar die Scheibe tauschen zu lassen und das Auto dann auch wieder abzuholen. Es wird dann für mich in Holtenau nach unserer Rückkehr abholbereit stehen. Leider muss für den Scheibentausch auch die Dachbox vom Auto. Schlitten, Mast, Planke und Segel müssen ja ohnehin umgeräumt werden.



Für die Überprüfung und Einstellung der Spur wird der Schlitten mit den zu shimenden Seitenläufern auf vier Meter lange Richtscheite mit einer V-förmigen Nut gestellt und mit dem Körpergewicht plus 30 kg belastet. Dann wird der Abstand der Richtscheite vorn und achtern gemessen. Aus der gemessenen Differenz kann man dann die benötigte Shim-Dicke und Position errechnen. Pro Seitenläufersatz benötige ich bei der maximal erreichbaren Parallelität von etwa 0,2 mm pro Meter etwa eine Stunde..

Nach dem Beladen von Heiners Hänger gehen wir zusammen im „El Mövenschiss“ in Schilksee zum Abendessen und fahren dann gemütlich über Plön nach Travemünde, wo wir um 21:00 Uhr am Skandinavienkai einchecken.

Die „Finnstar“ soll eigentlich um 21:00 Uhr planmäßig in Travemünde einlaufen, hat aber leider eine gute Stunde Verspätung. Dementsprechend kommen wir auch erst nach Mitternacht auf die Fähre. Immerhin haben wir das Glück, dass unsere Kabine von Helsinki nach Travemünde nicht genutzt wurde, so kommen wir dann wenigstens auf die Kabine und gehen nach einem Absacker noch vor dem Ablegen auf die Kojе.

Nach einer recht ereignislosen kommen wir am Freitagmorgen um 10:00 Uhr pünktlich in Helsinki an. Schon vor der Hafeneinfahrt begrüßt uns eine dünne Schicht aus frischem Pfannkucheneis, in der Rinne zum Liegeplatz fungiert die Finnstar als Eisbrecher, die freigeschobene Spur schließt sich allerdings direkt hinter dem Schiff innerhalb von einer Minute wieder.



Donnerstag, 20.02.25: Querab von Öland geht die Sonne unter...



In der Hafeneinfahrt von Helsinki muss die MS „Finnstar“ eine dünne Eisschicht brechen, um zum Liegeplatz zu gelangen.

Eine gute Stunde später rollen wir von der Fähre, gegen 14 Uhr sind wir nach insgesamt rund fünfundreißig Stunden Fahrt an unserem Bestimmungsort in Säkyla, nördlich von Turku und östlich von Rauma. Auf dem Eis liegen etwa sechs Zentimeter Pulverschnee. Sofort parken wir Heiners Anhänger strategisch günstig am Strand und gehen erstmal ins Clubhaus. Die ersten für mich bekannten Gesichter sind meine allerersten „Coaches“ Jean-Claude Vuithier und David Howlett, die ich vor zwei Jahren in Sandviken kennengelernt und danach noch nicht wiedergetroffen hatte.

Wir schnacken hier und da ein wenig, machen uns aber dann recht schnell ins Hotel auf. Im Supermarkt am Weg kaufen wir noch ein paar Softdrinks für den „Deutschen Abend“, der am Sonntag nach dem Segeln stattfinden soll. Die Kollegen aus Bayern haben für Bier gesorgt, Hotdogs liefert die Clubgastronomie.

Zum Abendessen fahren wir mit Christian Seegers und Manfred Schreiber in ein angeblich italienisches Restaurant, wo wir mittelmäßige Steaks essen. Der Inhaber und der Koch sind jedoch keine Italiener, sondern kommen aus Ägypten. Ein vom Chef spendierter Nachtisch auf Kosten des Hauses entschädigt uns einigermaßen für die nicht so tollen Steaks. dann geht es voll gefressen und zufrieden auf die Kojen in unserem Hotel.

Am Samstagmorgen geht es schon um halb acht zum Frühstück. Inzwischen hat Tauwetter eingesetzt und es nieselt leicht. Leider sollen die Plusgrade die ganze Woche über anhalten.



Geschäftiges Treiben auf dem mit knöcheltiefen Wasser bedecktem Eis am Samstagmorgen...

Glücklicherweise ist das Eis momentan noch mindestens 25 cm dick, was auch bei Tauwetter noch für ein paar Segeltage reichen müsste. Immerhin müssen wir zumindest bis Mittwoch nicht mit Flaute rechnen. Im Gegenteil, es könnte sein, dass der Wind sogar zu stark zum Segeln wehen könnte.

Das Regattabüro öffnet um 10 Uhr. Zunächst muss jeder Segler online über die Webseite des euroäischen Verbandes einen einfachen Regeltest machen, den ich problemlos im ersten Anlauf schaffe. Danach weden die Vermessungsplaketten

ausgegeben, die man an vorgegebenen Stellen auf Rumpf, Planke, Mast, Baum, Helm und maximal neun Kufen aufkleben muss, die man in der Wettfahrtserie benutzen möchte. Auf jedem Sticker steht die Segelnummer, auch untereinander wird ein Materialtausch somit ausgeschlossen.

Während der Regen langsam stärker wird, gehe ich zum Anhänger runter und mache mich ans Aufbauen meines Schlittens. Die Schneeschicht auf dem Eis ist inzwischen weggetaut, stattdessen steht eine fast knöcheltiefe Wasserschicht auf dem Eis.

Ich bin froh, dass ich Skiunterwäsche und meine Neoprensocken an habe, denn sowohl meine Winterstiefel, als auch der Thermooverall erweisen sich nur als wasserabweisend.



Samstagmittag: Die Regattaleitung hat die Black Flag gesetzt. Trainingsschläge sind wegen mieser Sicht ab sofort verboten...

Als der Mast steht, kommt Karol mit meinem neuen Segel vorbei. Ich wundere mich über sein exzellentes Gedächtnis, er erinnerte sich noch genau an mich und wusste noch, dass wir gemeinsam seinen völlig betrunkenen Bruder um die Jahrtausendwende bei der Meisterschaft der Meister in Hamburg mit der Schubkarre ins Hotel gefahren haben, weil Hubert nicht mehr gehen konnte.

Ich bitte Bernd, einen Blick auf meine Kufen – genauer auf zwei Sätze Slots - zu werfen, die stichprobenartig während der Regatta geprüft werdem könnten. Er ist nicht ganz sicher, ob die Vorderseiten/Einläufe der Kufen ausreichend stark abgerundet sind und schickt mich deshalb zum Vermesser, der heute prüft, ob das ihm (noch) freiwillig vorgeführte Material auch regelkonform ist.

Die vier Seitenläufer und einer der beiden Frontläufer sind okay, aber bei einem neu gekauften Frontläufer ist der Stahleinsatz statt 38 mm vierzig Millimeter hoch, womit diese Kufe illegal ist. Mit Bordmitteln ist das nicht zu korrigieren, zum Glück habe ich insgesamt sechs Frontläufer mit.

Die Sicht auf dem Wasser hat sich inzwischen so verschlechtert, dass die Regattaleitung das Trainieren untersagt. Morgen könnte es ähnlich schlechte Sichtverhältnisse und 14 bis maximal 22 Knoten Wind geben.



„Ich glaub', ich krieg nen Föhn". Schuhtrocknung im Hotelzimmer....

Zum Abendessen geht es wieder zu den Ägyptern, aber dieses Mal essen wir wohl Pizza, die gestern wirklich gut aussah und tatsächlich richtig gut ist. Für fünf Leute zahlen wir inklusiv Nachtisch, einer guten Flasche Rotwein, Bier und Softdrinks gerade mal 126 Euro, ein Schnapper.

Während des Essens kommt per WhatsApp die Startaufstellung für morgen rein. Ich bin in der Bronze-Fleet fast am äußeren Ende der nach Backbord startenden Boote, ein ziemlich ungünstiger Startplatz. Zum Glück hat sich hier ein Fehler eingeschlichen, in der Bronze-Flotte sind 65 Boote, was eindeutig zu viel ist. Ein paar Minuten später kommt die Meldung, dass die Gruppe verkleinert wird und deshalb alle Startplätze erneut ausgelost werden. Diesmal habe ich mehr Glück und erhalte die Startnummer sechs, also in der Mitte der Startlinie als drittes Boot. Über mir startet Manfred Schreiber, der mir mit seinen langen Beinen ganz sicher wegrennt. Das gibt mir zumindest theoretisch die Chance recht schnell wenden zu können, um dann mit Backbordbug an die Luvtonne fahren zu können.

Ich bin vorsichtig optimistisch, dass ich – wegen der günstigen Startnummer - zumindest in der ersten Wettfahrt nicht ganz hinten landen werde. Starker Wind ist für mein Gewicht auch eher günstig als nachteilig. Mal sehen, was daraus wird....

Sonntag, 23.02.25:

Um halb sieben klingelt der Wecker, um zwanzig nach stehen wir vor dem Frühstücksraum und kommen nicht rein. Es geht erst um halb acht los. Wir schlingen unser Frühstück mehr runter als es zu genießen und fahren dann zum Takelplatz.

Um neun Uhr gibt es eine kurze kombinierte Eröffnungszeremonie und Steuermannsbesprechung, danach werden die Boote aufgetakelt und die Mahalla aus über 120 DN's macht sich – wegen dem Sand auf dem Eis mit „Transportkufen“ auf den Weg zum Regattagebiet. Dazu muss der „Business as usual-Crack“, eine fiese Spalte im Eis, die immer wieder an der gleichen Stelle auf dem See entsteht, überquert werden. Eine gut befahrbare Stelle wurde mit zwei grünen Flaggen vom Race-Committee markiert.



Eröffnung der Europameisterschaft 2025 mit finnischer Nationalhymne...

Das Eis war über Nacht abgetrocknet, die Wasserschicht ist über Nacht wieder zu Eis geworden. Immerhin bekommen wir beim Auftakeln (noch) keine nassen Füße, was sich aber bald ändert. Noch vor dem ersten Start zum „Qualifier“ der Bronze-Flotte mit immerhin 52 Booten stehen dank schnell gestiegener Temperaturen schon wieder ein bis zwei Zentimeter Wasser auf der Eisdecke. Dazu weht ein kräftiger und vor allem sehr böiger Wind aus dem südlichen Quadranten.

Schon beim Auslaufen habe ich ein mulmiges Gefühl im Bauch. Selbst mit zwei schweren Kufensätzen im Cockpit und dem Werkzeugsatz in den Stauräumen liegt

der Schlitten selbst mit den scharfen 90°-Plattenläufern, die ich zum Auslaufen montiert habe, recht unruhig und nimmt selbst raumschots mit einem Gegenbauch im Vorliek atemberaubende Geschwindigkeiten auf.



Das riesige Teilnehmerfeld in der Wartezone in Lee der Startlinie...

In der Wartezone wechsele ich die Kufen auf die „dicken“ 90°-Slotläufer an der Planke und einen 90° 5mm-Frontläufer für bestmöglichen Grip bei dem böigen Wind. Außerdem werden die Wanten noch zwei Löcher auf der Lochleiste dichter genommen.

Pünktlich um zwölf wird der erste Lauf der – noch 52 DN-Schlitten starken – Bronze-Flotte gestartet. Mit Startplatz sechs muss ich nach Backbord starten, die unter mir liegenden Boote laufen oder stehen mehr Höhe als ich und ich werde langsam nach hinten durchgereicht. Zum Glück kann ich bald auf Steuerbordbug umlegen und dann mit freiem Wind beschleunigen.

Als ich auf die nun auf Backbordbug segelnden Boote treffe, die am Start nach Steuerbord segeln mussten, bin ich immer noch fast ganz hinten. Nachdem ich mehreren Booten ausgewichen bin, steche ich irgendwann zwischen zwei mit Vollgas kommenden Booten durch und lege dann auch um. So wie es aussieht bin ich nun schon zu weit gefahren, ich kann fast zehn Grad auf die Luvtonne abfallen. Aber immer noch besser, als kurz vor der Tonne dann in Not zu geraten und nicht wenden zu können.



Startaufstellung zur Qualifier-Wettfahrt der Bronzeflotte, noch mit 52 Booten auf der Linie. Mein Schlitten ist im Vordergrund (G 508)...

Kurz vor der Luvtonne erwischt mich eine Böe heftig, der Schlitten hebt ein Bein und ich verliere den Grip, die ärgerliche Folge ist ein – auf der Kreuz eher seltener – Spinout oder „Korkenzieher“ bei mindestens 80 km/h. Der Schlitten dreht sich gleich zweimal um die eigene Achse und kommt dann auf Steuerbordbug zum Stehen. Gleichzeitig kommt Heiner Forstmann mit Brassfahrt auf mich zugeschossen und hat Mühe mir noch auszuweichen. Sorry Heiner, aber das konnte ich kaum vermeiden.

Nach der Luvtonne geht die Post so richtig ab, es ist kaum möglich auf dem Raumschotskurs sauber den Kurs zu halten. Pinne möglichst weit ausziehen, den Oberkörper bei dichter Schot zwischen Baum und Cockpitsüll einklemmen und beten!

Die Halse gelingt und um die Leetonne moegele ich mich mit wild killendem Segel, um einen weiteren Spinout zu verhindern.

Die zweite und dritte Runde läuft etwas besser, mit Platz 35 stehe ich dann in der Ergebnisliste der - nach dem Aufsteigen der ersten zwölf Boote der Bronze-Flotte in die Silberflotte - nur noch 40 Boote starken Bronzeflotte.

Als nächstes ist der Qualifier-Lauf der Silberflotte dran, auch hier können sich wieder ein paar Boote für die Goldflotte qualifizieren, im Anschluss startet dann die – ebenfalls gewachsene – Goldflotte.

In jedem der ersten drei Läufe gibt es mehr oder weniger Bruch, der bei so viel Wind und so schnellem Eis wohl kaum vermeidbar zu sein scheint.



Im „Deutschen Lager“ in der Wartezone erkennt man die dicke Wasserschicht auf dem Eis.

Was nun folgt ist einfach ärgerlich. Das Scoring-Team ist so langsam, dass es elendig lange dauert, bis nach dem Zieldurchgang erneut gestartet wird. Auf dem Eis stehen mittlerweile fünf Zentimeter Wasser, wer keine wasserdichten Stiefel anhat, bekommt nicht nur nasse, sondern auch kalte Füße. Das Eis ist inzwischen deutlich weicher und somit nochmals schneller geworden.

Nach einem kurzen Gespräch mit Tomasz Zakrewski wechsele ich auf die von ihm gebraucht gekauften Stellite-Slots und bin gespannt, wie die von mir bisher noch nicht benutzten Kufen laufen.

Um 14:03, etwa eindreiviertel Stunde nach dem ersten Start wird die Startliste für den zweiten Lauf der Bronzeflotte rausgegeben. Statt der Segelnummer 508 stehe ich mit 580 auf der Liste, da es aber keine 580 in der Flotte gibt ist klar, dass hier ein Zahlendreher vorliegen MUSS.

Nach dem letzten Start der A-Gruppe, stehe ich als Erster der Bronzeflotte an der in der Liste angegebenen Startposition 35 auf der Linie. Auch ohne (von der Wettfahrtleitung) gesetzte Flagge für die Bronzeflotte stellen sich alle „Bronze-Segler“ schon an der Linie auf, um nicht weitere Zeit zu verschwenden.

Inzwischen hat der Wind nochmals zugenommen, die Sicht ist schlechter geworden und das Tageslicht fängt an zu schwinden. Von der Startlinie kann man die Position der Luvtonne nur noch erahnen, weil die Wettfahrtleitung dort ein Quad mit eingeschaltetem Licht aufgestellt hat. Als endlich gestartet wird „ballert“ es richtig.

Diesmal muss ich auf Steuerbordbug starten, die Boote unter mir stehen zu viel Höhe. Jetzt hilft nur durch Auffieren kurz abzubremsen und in Lee der „Stehhöhe-Fahrer“ durchzustechen, was zum Glück gelingt. Jetzt zahlen sich die Stellite-Kufen aus. Unglaublich, wie toll der Schlitten damit beschleunigt. Völlig problemlos schieße ich in Lee an den Konkurrenten vorbei.

Der Speed flößt mir nicht nur Respekt, sondern auch ein wenig Angst ein. Wie wird das wohl auf dem Raumschotgang werden, wo die Schlitten nochmals schneller werden? Die Tonnenrundung gelingt problemlos; beim Abfallen ist Vorsicht geboten, weil vor mir ein Boot gekentert auf dem Eis liegt. Hilfe ist aber schon da, deshalb kann ich mit genügend Sicherheitsabstand am Havaristen vorbeibrettern.

Auch auf dem Raumschotkurs bin ich ziemlich schnell und verliere keine Plätze. Die Leetonnenrundung ist wieder richtig anspruchsvoll, gelingt aber. Auch die zweite und dritte Runde laufen prima, ich merke nicht einmal mehr die Eisklötze am unten Ende meiner Beine. Adrenalin pur scheint mir durch die Adern zu zirkulieren.



Die Goldflotte kurz nach dem Start

Den zweiten Lauf beende ich mit Platz 30, womit ich sehr zufrieden bin, zumal der Trend nach oben zeigt. Nach dem Zieldurchgang werden schnell wieder die Transportkufen montiert und dann geht es mit stark gebremsten Schaum zurück zum Takelplatz, wo es schon langsam dunkel wird. Im letzten Büchsenlicht berge ich das Segel, rolle es auf, lege die Persenning über den Rumpf und trage mein Geräffel zum Anhänger.

Nun merke ich, wie kalt meine Füße wirklich geworden sind. Zurück an Land wechsele ich sofort Schuhe und Socken. Der nächste Tagesordnungspunkt ist der

„Deutsche Abend“ mit Bier, Softdrinks, salzigen Snacks und als Highlight hundertfünfzig HotDogs für die Segler und Funktionäre.

Irgendwann wird auch das Ergebnis des ersten Laufs veröffentlicht, in dem ich mit DNC (Did not compete) geführt werde. Wie das? Unverzüglich mache ich mich auf den Weg zur Wettfahrtleitung, wo der Fehler – nach Einsicht der Tonnenrundungs- und Zielprotokolle – schnell korrigiert wird, was mich aufmuntert.

Besonders freut mich das Statement von Manfred Schreiber, der noch vor dem ersten Start meinte, dass er es als sehr mutig einschätzen würde (gemeint war wohl eher, dass es ganz schön verrückt wäre), wenn ich bei diesen Bedingungen als Quasi-Greenhorn starten würde. „Kiki, der zweite Lauf war von den Bedingungen schon sehr grenzwertig. Wenn Du den überlebt hast, hast Du Deine Feuertaufe bestanden“...

Recht schnell mache ich mich mit Christian Seegers auf den Weg ins Hotel, wo auch Manfred schon angekommen ist. Heiner und Bernd folgen etwas später. Bernd hat es leider erwischt, schon am Spot, auf der Fahrt und im Hotel fällt ihm das Abendessen aus dem Gesicht. Hoffentlich ist er morgen wieder fit.

Das Abendessen fällt aus, wir sind alle zu platt und freuen uns auf etwas Ruhe und Wärme. Außerdem wollen wir uns die Ergebnisse der Bundestagswahl nicht entgehen lassen...

Morgen wird es wohl etwas weniger Wind geben, mal sehen, wie es dann für mich laufen wird. Da immer noch Plusgrade prognostiziert werden, sollte das Eis ähnlich schnell wie heute sein. Eventuell werde ich dann auf das bauchigere „Power Gold“-Segel wechseln, bei den Stellite-Kufen werde ich definitiv bleiben.

So wie es momentan aussieht, werden wir nach meiner Einschätzung höchstens bis Mittwoch in Säkyla segeln können. Die hohen Temperaturen, gepaart mit Regen werden das Eis schnell schrumpfen lassen.

Montag, 24.02.2025:

Um 09:00 Uhr ist die (erste) Steuermannsbesprechung. Die Sicht draußen ist zwar mäßig und auch am frühen Morgen stehen schon zwei bis fünf Zentimeter Wasser auf dem Eis, aber der Wind weht mit einer netten Brise von 9 – 14 Knoten immerhin recht konstant. Die Wettfahrtleitung entschließt sich folgerichtig, uns auf das Eis zu schicken.

Nach dem Segelsetzen und der Montage der Transportkufen fahre ich hinter der Goldflotte Richtung Startgebiet. Gut, dass es noch einige Boote vor mir gibt, andernfalls hätte ich es schwer gehabt, das Startgebiet zu finden. Die Sicht beträgt etwa 300 Meter.

Am mobilen Race-Office weht schon die schwarze Flagge, trainieren ist nicht erwünscht. Die Wettfahrtleitung lässt nochmal das Eis untersuchen, entdeckt dabei einen neuen Riss und ein paar „Drainholes“, etwa tellergröße Löcher im Eis, die mit roten Fähnchen markiert werden.

Nach einer Stunde Warten auf dem Eis, wird die Sicht erheblich besser, jetzt kann gesegelt werden. In der Reihenfolge Gold, Silber und Bronze werden heute sehr zügig hintereinander vier Wettfahrten in jeder Gruppe gesegelt, die letzte wird um etwa 16:20 Uhr, kurz vor Ablauf des Zeitlimits gestartet. Die Organisation läuft heute bestens, überhaupt kein Vergleich zum gestrigen Tag.



Weltmeister Robert Graczyk auf der Kreuz (Foto Gilles Morelles)

Was meinen Erfolg angeht, bin ich weniger zufrieden. In den ersten drei Läufen segele ich die Plätze 31, 34 und 36, wobei aber – der Ehrlichkeit halber - erwähnt werden muss, dass in jedem Lauf mindestens drei Boote nicht gestartet sind, aufgegeben haben oder disqualifiziert wurden.

In der letzten Wettfahrt muss ich abbrechen, weil mein „Kopfniederhalter“, ein Gummizug am Helm, der den Kopf nach unten auf die Brust zieht, kaputt ging. Ohne diesen Stropp ist es fast unmöglich zu segeln. Die einzige Möglichkeit ist, mit einer Hand, den Kinnbügel zur Brust zu ziehen, was dann aber nur eine Hand für die Pinne und die Schot übrig lässt. Das ist nicht ungefährlich und außerdem unkomfortabel.

Hinzu kam noch einiges Spritzwasser auf der Brille, was die Sicht erheblich einschränkte. Blindflug bei annähernd 90 km/h lässt Unwohlsein aufkommen und besondere Vorsicht ist angesagt. Mit dem Fuß auf der Bremse werde ich schnell nach ganz hinten durchgereicht und gebe deshalb auf.



„Wasserspiele" am Leefass. Dieses Bild gibt einen Eindruck, der erläutert, warum ich den letzten Lauf abgebrochen habe (Foto Gilles Morelles)

Zum Glück hat sich Bernd breitschlagen lassen, meinen Transportkufensatz und den Aufstellbock schon mit zum Takelplatz zu nehmen. So kann ich dann schnell nach Hause. Ich bin ziemlich platt nach vier Läufen, aber dennoch ganz zufrieden. Die Ergebnisliste zeigt, dass ich vorläufig nicht (wie angepeilt) Vorletzter bin, sondern momentan vier Boote hinter mir habe. Damit bin ich sehr zufrieden.

An Land wird gemunkelt, dass am Dienstag wegen Nebel und Regen eventuell nicht gesegelt wird. Außerdem geht das Gerücht um, dass die ganze Meute an einen anderen Ort mit besserem Eis verholen soll, um dann dort den Eurocup (keine Ranglisten-Regatta) zu segeln.

Unsere Fahrgemeinschaft beschließt, daran dann nicht teilzunehmen und stattdessen lieber eher nach Hause zu fahren, was mir gut passt.

Dienstag, 25.02.2025

Nach dem letzten gemeinsamen Frühstück reisen Christian und Manfred leider schon ab. Wir sind pünktlich zur Steuermannsbesprechung um neun Uhr am Spot und erfahren dort, dass das Eis zwar noch gut ist, es aber auf der Bahn mit bis zu 14m/s, das entspricht Windstärke sieben (!!) weht.

Bei so viel Wind werden die DN's zu Geschossen, die nur noch von den absoluten Top-Seglern beherrscht werden. Für Anfänger wie mich wird das Segeln dann zum echten Glücksspiel. Spinouts mit Material- und/oder Knochenbrüchen sind – insbesondere auf so schnellem Eis – fast vorprogrammiert. Insbesondere bei Rammings bleibt bei so hohen Geschwindigkeiten dann kein Auge trocken. Die Wettfahrtleitung kündigt eine Startverschiebung um eine Stunde an.

Um zehn und um elf Uhr wiederholt sich das Prozedere, keine Starts wegen Starkwind und drohendem Regen. Um 12:00 Uhr ist dann die letzte Steuermannsbesprechung für heute, „no races for today, see you tomorrow 9 am...“ Es wird aber auch verkündet, dass es keinen Umzug nach Lahti oder Estland geben wird. Es soll so lange in Säkylä gesegelt werden, wie das Eis es zulässt. Das hängt unter anderem vom angekündigten Regen ab.

Deshalb dichten Bernd und ich Heiners Anhänger notdürftig ab, durch den es kräftig reingeregnet hat. Um 14:30 Uhr sind wir im Hotel, machen uns aber am späten Nachmittag nochmals auf den Weg zum Spot, um dort noch ein wenig zu klönen.

Für morgen ist weniger Wind angesagt...

Mittwoch, 26.02.2025:

Wie schon in den letzten Tagen sind wir wieder pünktlich um neun Uhr am Takelplatz und rüsten uns für das Rennen. Die Steuermannsbesprechung verspricht nicht gerade tolle Bedingungen, auch die Sicht lässt mal wieder zu wünschen übrig.

Gegen zehn Uhr laufen alle einsatzfähigen Boote aus und treffen sich an der Startlinie, wo nur ganz leichter Wind weht. Dennoch wird gestartet und wenigstens die Goldflotte kann die achte Wettfahrt segeln.

In den Startvorbereitungen für die Silberflotte dreht die leichte Brise um dreißig Grad nach rechts. Nun muss die ganze Bahn inklusive der Startlinie (langer Metalldraht von etwa 300 m Länge, alle sechs Meter ein kleines Fähnchen mit der Nummer des Startplatzes) umgelegt werden, was natürlich eine Menge Zeit kostet.



Kiki im Training an der Luvtonne... (Foto Gilles Morelles)

Währenddessen fängt es leicht an zu regnen, was nicht sehr willkommen ist. Das ohnehin schon sehr weiche Eis leidet noch weiter, beim Darüber laufen merkt man, wie der Vorderfuß beim Abrollen tief einsinkt.

Irgendwann bricht zuerst Georg Juelsgaard mit der Frontkufe ein und zerlegt sich den Bug seines Schlittens. Eine halbe Stunde später höre ich einen wirklich sehr lauten Knall und denke zuerst, dass das Eis irgendwo gerissen ist. Bernd meint nüchtern: „Das war nicht das Eis, das war ein Crash“. Wir blicken uns um und in einigen hundert Metern Entfernung sehen wir zwei Schlitten ohne Mast auf dem Eis. Zum Glück stehen die Fahrer auf dem Eis, insofern scheint es wenigstens keinen massiven Personenschaden gegeben zu haben.

Wie wir später erfahren, sind ein Pole und ein Däne bei voller Fahrt kollidiert, was zu den nächsten beiden Kapitalschäden führte. Damit ist die Hälfte des dänischen Teams aus dem Rennen und wird es auch nicht wieder aufnehmen können. Ein dritter Däne wurde ebenfalls gerammt, konnte aber schnell zumindest provisorisch repariert werden.

Es gibt inzwischen viele alte Hasen, die das Segeln unter diesen Eisbedingungen für zu gefährlich halten, zumal die Bahn nach den Winddrehern immer kürzer wurde. Ich entschieße mich, kein unnötiges Risiko einzugehen und fahre ganz langsam und gemütlich zum Takelplatz zurück, wo ich das Segel berge, die Kufen abschraube und die Persenning draufmache.

Als ich fertig bin, kommen auch Heiner und Bernd nach. Es hat kein weiteres Rennen gegeben. Bernd ist sich ziemlich sicher, dass die Europameisterschaft nun (vorzeitig) beendet wird, weil das Eis einfach nicht mehr sicher genug ist. Wir entschließen uns deshalb zum Abbauen unserer Boote. Parallel kümmert sich unsere gute Fee Julchen – die Partnerin von Bernd – um die Buchung unserer Fähre für den morgigen Tag.

Nach dem Verladen fahren wir ins Hotel, nehmen eine heiße Dusche und fangen an, unsere Sachen für die Abreise zu packen. Um 18:30 Uhr fahren wir nochmals zurück zum Spot, um dort noch ein wenig zu quatschen. Das Abendessen im „Kristalliranta“ war gestern wesentlich besser, heute ist es nur mittelmäßig.

Um halb elf sind wir zurück im Hotel und schnell auf der Koje.

Donnerstag, 27.02.2025

Zum Aufstehen empfängt mich das schon gewohnte „Finnische Grau in Grau“, kein Wind, dafür ungemütlicher Nebel und einfach Sauwetter. Trotzdem schmeckt uns das Frühstück. Keiner von uns glaubt noch an eine Wettfahrt, doch wir sollen uns irren.

Am Takelplatz angekommen hat inzwischen auch eine größere Anzahl von Seglern ihre Boote verladen, darunter auch ein paar von den „Guten“ aus der Goldflotte, die weder ihr Boot noch ihre Gesundheit riskieren wollen.

Wir hören uns die Steuermannsbesprechung an und sind mehr als verwundert, dass die Wettfahrtleitung tatsächlich heute noch segeln (lassen) möchte. Während wir schon auf dem Weg zur Fähre nach Helsinki sind, wird in Säkylä eine Wettfahrt nach der anderen gesegelt.

Nach fünf Wettfahren in jeder Gruppe ist das Tageslimit erreicht und der Wettfahrtleiter verkündet per WhatsApp, dass weder am Freitag noch am Samstag noch weitere Wettfahrten folgen. Die Wind- und Wetterprognosen sind einfach zu schlecht.

Für mich ist das sehr ärgerlich, weil ich nun – wegen des „Punkthagels“ für fünf nicht bestrittene Wettfahrten von Platz 36 auf 39 zurückfalle, aber immer noch nicht Letzter werde. Damit ist das Ziel erreicht, bei der ersten wirklich großen Veranstaltung bin ich nicht Letzter geworden. Heiner Forstmann als ältester und erfahrenster Segler bei der Europameisterschaft ist nur zwei Plätze vor mir.

Ziemlich pünktlich legt unsere Fähre in Helsinki bei pottendickem Nebel ab und steamt mit 21 Knoten trotz mangelnder Sicht über den finnischen Meerbusen. Vom Panoramadeck aus kann man weder die Brücke, noch das Heck klar erkennen. Gruselig.



Nebel im finnischen Meerbusen....

Am Freitagabend kommen wir um 21:00 Uhr in Travemünde an, müssen aber eine gefühlte Ewigkeit warten, bis wir von der Fähre kommen. Gegen Mitternacht haben wir in Kiel-Schilksee den Hänger ausgeladen, Bernd und ich können nun auf die Koje, Heiner fährt mit dem Gespann noch nach Steinhude weiter. Auch mein Auto haben wir – mit neuer Windschutzscheibe – schon in Holtenau bei Hauke abgeholt.

Am Samstag fahre ich nach dem Frühstück nach Hause, wo ich um 15:00 Uhr ankomme. Nici hilft mir beim Aus- und Abladen und auch die erste Waschmaschine läuft bald.

Am Montagmittag ist alles wieder an seinem Platz, die Eissegelsaison 2024/25 ist für mich nun definitiv vorbei. Auch wenn ich nur knapp zwei Wochen unterwegs war, habe ich wieder eine Menge gelernt und freue mich nun schon auf die nächste Saison.

Herzliche Grüße,

Kiki