



DEUTSCHER
SEGLER-
VERBAND



Eissegeln
DN Germany



FASZINATION EISSEGELN

Liebeserklärung

Warum diese rasante Sportart einfach süchtig macht

Liebblingsreviere

Von der Schlei bis zum Chiemsee – die schönsten Spots in Deutschland

Los geht's

Tipps für Einsteiger vom Weltmeister und anderen Experten



Bernd Zeiger, Landessekretär der Deutschen DN Eisseglflotte DN Germany und Vorsitzender im DSV Ausschuss für Eis-, Land- und Strandsegeln

Hallo liebe Leserin, lieber Leser,

ein kurzes Telefonat, die Eis-Lage klären, den Schlitten aufs Autodach packen und los geht's zum Eissegeln. Zwanzig Zentimeter über dem Eis auf dem See umherflitzen, die Kälte im Gesicht spüren, die Geschwindigkeit unter dem Körper fühlen und am Ende des Tages mit anderen zusammensitzen und das Abendlicht genießen – das ist Eissegeln. Versuchen Sie es einmal. Denn ein Winter ohne Wind, Segel und Wasser, das macht keinen Spaß. Wir stellen Ihnen diese rasante Sportart hier in all ihren Facetten vor. Die erfolgreichste deutsche Eisseglerin Anja Fiedler beschreibt in ihrer Liebeserklärung gefühlvoll die Faszination des Eissegelns: Geschwindigkeit, Technik, Natur, Gemeinschaft und die Herausforderung, spontan zu sein.

Warum holländische Fischer eine Rolle spielen bei der Entwicklung eines heute technisch anspruchsvollen Sportgeräts – des sogenannten DN-Einheitschlittens – lesen Sie ab Seite 4. Und wer sich fragt, wo bitte in Deutschland auf Eis gesegelt wird, findet auf Seite 8 die Antworten.

Er hat so etwas wie ein Abonnement auf den Weltmeister-Titel der Eissegler: Der Deutsch-Pole Karol Jablonski verrät im Interview, warum er so erfolgreich ist. Und was er als elffache Weltmeister dem Nachwuchs vermitteln möchte.

Sie sind jetzt schon neugierig geworden? Dann bieten die Tipps für Neueinsteiger jede Menge Hilfe ebenso wie alle Informationen zu den Themen rund um Sicherheit, Eis-Kunde und Führerscheinpflicht. Und wenn dann noch Fragen offen sind: Das Heft ist gespickt mit Internet- und Kontaktadressen. Ich hoffe, Sie sind auf den Geschmack gekommen und versuchen es einmal. Einfach mit den Flotten Kontakt aufnehmen und los geht's.

Ich freue mich darauf, Sie auf dem Eis zu treffen. Think Ice!

Ihr
Bernd Zeiger

3 Eine ganz persönliche Liebeserklärung
Anja Fiedler, Deutschlands erfolgreichste Eisseglerin, über die „liebenswert verrückte“ Eissegel-Community und die Faszination von Natur und Geschwindigkeit.

4 Historisches
Vom Lastentransport zum High-Tech-Sportgerät: So hat sich das Eissegeln seit den Anfängen im 17. Jahrhundert entwickelt. DN-Schlitten und XV-Monotype im Porträt.

6 Eissegeln als Jugend- und Wettkampfsport
Wo und wie können Erwachsene und Jugendliche im Eisschlitten um die Wette segeln? Der elffache Weltmeister Karol Jablonski spricht im Interview über sein Erfolgsgeheimnis.

8 Reviere und Kontaktdaten
In Deutschland auf dem Eis segeln? Ja, das geht! In der Übersichtskarte finden Sie die wichtigsten Reviere und die zuständigen Flotten.

Eissegeln in Europa
Schlitten auf's Dach und schon kann es losgehen. Die schönsten Reiseziele im Ausland.

10 Tipps für Einsteiger
Es muss nicht gleich das teure, eigene Equipment sein. Experten beantworten die wichtigsten Fragen zu Technik, Bekleidung und Material. Plus Unterrichtsstunde: So segeln Sie einen Eisschlitten.

12 Alles rund um die Sicherheit
Warum zwei Eispickel und ein langes Seil zur Grundausstattung gehören – die wichtigsten Sicherheitsregeln (nicht nur) für Anfänger.

14 Führerschein
Auch Eissegler brauchen einen DSV-Führerschein mit einer Theorie- und Praxisprüfung. Testen Sie doch einmal Ihr Eis-Wissen!

IMPRESSUM

Deutscher Segler-Verband e.V., Goetz-Ulf Jungmichel (verantwortlich), Gröndgensstraße 18, 22309 Hamburg, Tel.: 040/632 00 90
E-Mail: info@dsv.org. **Redaktion:** Abteilung Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, **Freie Mitarbeiter:** Birgit Heiland-Falz, Lina Nagel
In Kooperation mit: Deutsche DN Eissegel Flotte DN-Germany, Bernd Zeiger, Landessekretär, Reusengang 10, 24159 Kiel, Tel.: 0431/37 41 52, E-Mail: landessekretaer@eissegeln.org **Druck:** Ernst Kabel Druck GmbH, Holstenkamp 42, 22525 Hamburg, Tel.: 040/85 32 81 24, www.kabel-druck.de
Layout: QUARTO Media GmbH, Wiesendamm 9, 22305 Hamburg, Tel.: 040/53 30 88 89



Eissegeln schärft die Sinne – gut auch für das Sommersegeln, sagt Anja Fiedler



Eine ganz persönliche
LIEBESERKLÄRUNG

Anja Fiedler aus Schwedeneck bei Kiel ist Europas erfolgreichste Eisseglerin. 2017 gewann sie die Internationale Schwedische Meisterschaft in Nyköping. Sie verrät, warum Eissegeln so faszinierend ist

Ein Leben ohne Wasser und ohne Wind ist für mich unvorstellbar. Und seitdem ich vor 22 Jahren das Eissegeln kennen und lieben gelernt habe, muss ich auch im Winter nicht mehr traurig sein und sehnsüchtig auf den Sommer warten. Wunderbar.

Mich fasziniert so vieles beim Eissegeln. Da ist zum einen die Geschwindigkeit. Wenn du deinen Schlitten anschiebst, reinspringst und das Gerät schon nach wenigen Sekunden enorm schnell ist, wenn du dann mit 70 oder 80 Stundenkilometern über das Eis flitzt – dann ist das einfach berauschend. Berauschend schön.

Eissegeln ist aber auch ein sehr technischer Sport. Mich reizt es, dass ich mich immer wieder mit den physikalischen Eigenschaften meines Materials und mit dem Trimm auseinandersetzen muss. Welche Kufen wähle ich für welches Eis, wie schleife ich den Stahl, wie stimme ich Mast und Planke aufeinander ab, wie verändere ich den Segelschwerpunkt. Kleinste Veränderungen – und schon bist du

20 Stundenkilometer schneller... oder eben auch langsamer. Sicher, meine Kenntnisse vom Europe-Segeln, vom Segeln allgemein, helfen mir natürlich auf dem Eis, doch es gibt Unterschiede, die ich enorm reizvoll finde. So siehst du auf dem Eis die Böen zum Beispiel nicht kommen. Du fühlst sie erst im Segel und musst dann reagieren. Das ist herausfordernd. Ich mag diesen Nervenkitzel.

Und dann ist da natürlich auch diese Verbundenheit mit der Natur: im Freien sein und die klare Winterluft einatmen, die Sonne fühlen, trotz der eisigen Temperaturen, die Kraft des Windes nutzen, die Ruhe an den Seen und auf dem Eis genießen. Wir, mein Mann und ich, reisen mit einem ausgebauten VW Crafter umher, in dem wir dann auch schlafen. Wenn ich morgens die Gardinen zurückschiebe und auf einen zugefrorenen See schauen kann – das ist einfach traumhaft. Und abends, wenn alle Schlitten verstaut sind und wir in geselliger Runde beisammensitzen, dann hat das etwas von einem Familientreffen: Egal, ob auf dem Mälaren in Schweden, in Ungarn, im Baltikum

oder in Mecklenburg-Vorpommern – wir sind eine eingeschworene Gemeinschaft. Und alle sind ein wenig eissegelverrückt. Liebenswert verrückt. Das verbindet. Das macht Spaß.

Ich wundere mich ein wenig, dass nicht mehr Frauen beim Eissegeln dabei sind. Das geringere Körpergewicht kann durch biegsamere Masten gut aufgefangen werden. Und mit der richtigen Bekleidung friert man auch nicht. Ich habe bei Sommer-Regatten zwischen den Wettfahrten schon viel mehr gezittert. Also, los, Frauen, versucht es einmal im nächsten Winter.

Anja Fiedler ist 45 Jahre alt, arbeitet im Personalmanagement der Kieler Stadtwerke und war schon als Säugling mit ihren Eltern auf den Gewässern der Mecklenburger Seenplatte unterwegs. Im Sommer gibt die erfolgreiche Europe-Regattaseglerin (unter anderem Zweite der Europe-Master-EM 2016) ihre Erfahrungen als Trainerin in Kiel-Schilksee an Jugendliche weiter. ✖

Titel- und Umschlagfoto: Götz Göppert/goitzgoepfert.com, Fotos: Pavlina Soukupova (2), privat (2)

Anfänge des Eisseglens: vom gaffelgetakelten Gefährt (links) zum DN-Schlitten (rechts)



VOM LASTENSEGLER ZUM SPORTGERÄT

Eissegeln ist keine Erfindung verrückter Speed-Freaks der vergangenen Jahre: Schon im 17. Jahrhundert montierten Fischer Kufen unter ihre Kutter

Es ging ums Überleben, Winter für Winter. Wenn die holländischen Seen und Kanäle zugefroren waren, standen die Fischer immer wieder vor der Frage: Wie sollten sie weiter ihren Beruf ausüben und über das Wattenmeer zum Fischen gelangen? Und wie sollte die Ware zum Kunden kommen? Erfindersche Fischer schraubten schließlich zu Beginn des 17. Jahrhunderts Kufen unter ihre Boote und entwickelten so die ersten Eissegler als Transportgerät.

Unklar ist, wie die Eissegler den Weg über den großen Teich nach Amerika schafften. Vermutlich brachten europäische Einwanderer diese Idee nach Übersee. Sicher ist auf jeden Fall, dass dort schnell einige Segelverrückte den sportlichen Aspekt des schnellen Segelns (ohne Lasten) auf gefrorenem Wasser für sich entdeckten. 1865 gründeten sie am Hudson River in den USA dann auch den ersten Eissegelclub der Welt. In Europa gründete Erik von Holst 1928 die Europäische Eissegelunion EEU. Der Este konstruierte einige Jahre später dann die heute noch unter diesem Namen laufende Eintype-Eisyacht XV Monotype. Das zweiseitige Boot mit 15 Quadratmetern Segelfläche war als leichter zu händelnder „Volkseissegler“ gedacht. Diese Konstruktion ist bis heute weitgehend erhalten geblieben. Die Internationale Klassenvereinigung (International Monotype-XV Ice Yacht Racing Association) gründete sich 1992. Das Interesse an diesem rasanten Sport wuchs im Amerika der 1930er Jah-

re beständig, der Ruf nach noch kleineren und handlicheren Schlitten wurde laut. 1937 schrieb die Tageszeitung „Detroit News“ einen Konstruktors-Wettbewerb aus. Archie Arrol, Joseph Lodge und Norman Jarrait arbeiteten neben anderen als Konstrukteure und begeisterte Eissegler am Gewinnermodell mit dem ursprünglichen Namen „Blue Streak 60“.

Der spätere DN-(für Detroit News)-Schlitten mit seiner charakteristischen geometrischen Form und den drei Kufen war geboren: ein einsitziger Eissegler, den jeder in seiner Garage selbst bauen und auf dem Autodach bequem an Seen und Gewässer transportieren konnte. Auch wenn sich in Europa und Nordamerika im Laufe der Jahrzehnte unterschiedliche Klassen entwickelten – der genormte DN-Schlitten gilt bis heute als Einheitsklasse für nationale und internationale Wettkämpfe.

1953 wurde die Internationale DN Ice Racing Association (IDNIYRA) gegründet, weltweit werden heute circa 1.500 aktive Eissegler der DN-Klasse gezählt. In Deutschland gibt es rund 260 registrierte Eissegler, die bei Regatten starten und in der Deutschen Flotte DN Germany organisiert sind. Die Zahl der freizeitorientierten Fans ist mehr als dreimal so groß. Und wächst ständig. ✧

www.monotype-XV.org
www.eissegeln.org
www.idniyra.eu



Fotos: Götz Göppert (2), Pavlína Soukupova (2), Pinterest (2) Michael Oswald (1)

Monotype-Yachten (Mitte) sind heute eher Exoten auf dem Eis. DN-Schlitten (links) sind in der Mehrheit



FINE-TUNING FÜR MEHR SPASS

Fichte, Kiefer, Zedernholz und Glasfaser – der DN-Schlitten vereint heute klassische und modernste Baustoffe

Lust auf Geschwindigkeit, auf Natur und klirrende Kälte? Dann sind Sie beim Eissegeln richtig. Spaß an technischen Details und Materialkunde? Auch dann gilt – Sie sollten es einmal mit dem Eissegeln versuchen. Denn bei diesem Sport spielt technisches Know-how eine große Rolle: Je besser Rumpf, Planke, Mast und Segel aufeinander abgestimmt, je genauer die Kufen geschliffen und poliert sind, umso schneller wird der Schlitten. Jeder Segler schwört auf etwas Anderes. Und trotzdem gibt es Eckpunkte, die zumindest für alle gelten, die Wettfahrten segeln. Denn noch heute gelten einzelne Elemente der DN-Bauvorschrift von 1937. So muss zum Beispiel der Rumpf mindestens 21,9 Kilogramm schwer, 3,73 Meter lang und in weiten Teilen aus Holz gefertigt sein. Das Mindestgewicht der Planke liegt bei neun Kilogramm. Die strengen Vermessungsvorschriften werden per Los vor jedem Start geprüft. Wer schummelt, fliegt raus.

Doch auch an den DN-Einheitschlitten ist die technische Entwicklung bei Material und Baustoffen nicht vorübergegangen, Hightech-Fasern haben wie im Sommer-Segelsport Einzug gehalten. Der Schlitterumpf jedoch muss weiter zu einem hohen Anteil aus Holz gefertigt werden.

Bootsbauer Thomas Bergner aus Trappenkamp zum Beispiel importiert für seine Neukonstruktionen oft Alaska Spruce, eine Sitka-Fichte aus Nordamerika. Alternativ werden Kiefer, Zedernholz, Eiche, Esche und Mahagoni verbaut. Glasbeschichtungen oder Glasfasern für mehr Stabilität sind inzwischen erlaubt, Carbon und Kevlar allerdings weiter verboten. Das alles gilt auch für die ein Stück weit flexible Planke: Holz plus Glas ja – alle

anderen Materialien nein. Die drei Kufen unter der Planke bestehen heute aus gehärteten Materialien verschiedenster Legierungen, aber auch das Standardmaterial Nitrosta, zum Beispiel 4301 oder 4512, findet Verwendung. In Abhängigkeit von der Eisbeschaffenheit gibt es Plattenläufer, Slotrunner oder Winkelläufer. Entscheidend für die Geschwindigkeit ist außerdem der Schliff der Kufen – er sorgt für jede Menge Diskussionsstoff unter den Sportlern. Übrigens: Die Läufer haben keinen Hohlschliff wie man es vom Schlittschuhlaufen kennt, sie sind vielmehr scharf wie die Schneide eines Messers.

Die Segel sind aus Dacron, dürfen aber nicht mit Folien beschichtet sein. Zumindest regattaambitionierte Piloten arbeiten mit Segeln verschiedenster Profiltiefen. Die Segelfläche ist seit 1937 fix: 6,25 Quadratmeter. Die wohl revolutionärste Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten haben die Masten durchlaufen. Waren sie einst ausschließlich aus Holz, so kommen heute zusätzlich Aluminium-, Carbon- oder Glasfasermasten zum Einsatz, die auf einer Kugel drehbar gelagert sind. So können unter anderem bessere Strömungsbedingungen am Segel erreicht werden. Die unterschiedlich starke Biegefähigkeit der Masten (in Abhängigkeit von der Wahl des Materials) ermöglicht es auch leichten Fahrern, auf Geschwindigkeit zu kommen.

Das Ganze hört sich jetzt vielleicht kompliziert an. Ist es aber nicht. Denn in erster Linie geht es um den Spaß draußen in der Natur. Und wenn der Schlitten mal nicht gut läuft, dann sind genug andere Eissegler da, die gerne mit Rat und Tat und vielleicht ein wenig mehr Erfahrung zur Seite stehen. Versuchen Sie es einfach einmal. ✧

NACHWUCHS GESUCHT

Auch für Kinder und Jugendliche gibt es inzwischen einen speziellen Schlitten: den Eis-Optimisten

Sie werden nicht ganz so schnell wie ein DN-Schlitten: die Eis-Optimisten für Kinder und Jugendliche. Was den Spaß nicht mindert, wenn die Youngster mit dieser quasi geschrumpften Version des DN-Klassikers mit bis zu 60 Stundenkilometern über den See flitzen.

Und für all diejenigen, die dann auch mal eine Regatta versuchen wollen: Der Eis-Opti ist inzwischen die offiziell anerkannte Junioren-Klasse der IDNIYRA und wird viel in den USA, Polen, Estland und Litauen von Kindern ab zehn Jahren gesegelt. Auch in Deutschland steigt das Interesse kontinuierlich. Und deshalb findet im kommenden Jahr in Norddeutschland die Junioren-EM 2018 statt. Vom 5. bis zum 9. Februar 2018 geht es um die Titel für die besten Eissegler im Alter zwischen 10 und 24 Jahren. Der Termin steht. Der Ort ergibt sich aus der Eis-Lage. Alternativ treffen sich Aktive, Trainer, Betreuer,

Eltern und Zuschauer am Bodden, Achterwasser oder Stettiner Haff. „Und wenn dort das Eis nicht stark genug ist“, sagt Bernd Zeiger, Landessekretär der Deutschen DN-Eissegel-Flotte „dann ziehen wir weiter Richtung Osten oder Südosten in Europa.“ Auch für den Nachwuchs in der Szene gilt: Flexibilität ist angesagt. Der Eis-Opti ist die ideale Winter-Ergänzung zum Sommer und macht nicht nur höllisch viel Spaß. Er trainiert zugleich das Gefühl für den Wind. „Und das kann ja auch auf bewegtem Wasser nicht schaden“, sagt Eissegel-Weltmeister Karol Jablonski aus Polen (siehe rechts) mit einem Augenzwinkern.

Die kleinen Eisyachten bieten noch einen anderen Vorteil: Kinder und Jugendliche können ihr eigenes Opti-Rigg benutzen. Das minimiert die Kosten für einen Start in diese Sportart. Die Kunststoff-Schlitten werden meist in polnischen Werften

gebaut (Web-Adressen siehe unten), die Schlitten können aber auch in Eigenregie selbst gebaut werden. Am Dümmer und am Steinhuder Meer (Niedersachsen), dem deutschen Zentrum des Eissegelns, finden sich immer wieder erfahrene Segler in Arbeitsgemeinschaften zusammen, um dem Nachwuchs beim Bau unter die Arme zu greifen. Das verbindet und macht Spaß.

Alternativ bieten auch die Flotten (Adressen siehe Seite 8/9) Unterstützung an: „Segelvereine mit Interesse können sich jederzeit bei uns melden“, sagt Bernd Zeiger, „wir helfen dann mit Material und Know-how.“ ✱

www.macur.pl/en/ice-boats
www.dnparts.com
www.icewise.hu
 oder über die Website der Internationalen Association: www.idniyra.eu/supplier

EISSEGELN ALS WETTKAMPFSPORT

Mit dem DSV-Eissegelschein und entsprechendem Versicherungsschutz in der Tasche darf jeder an deutschen und internationalen Regatten teilnehmen.

Highlight der deutschen Flotte ist die Internationale Deutsche Meisterschaft, die traditionell am zweiten segelbaren Eis-Wochenende des Jahres stattfindet. Per Mail, auf der Website und der Facebook-Page der Klassenvereinigung werden Ort und Zeit verbreitet.

60 Eisschlitten sind auf einer Regatta keine Seltenheit. In Europa segeln sie in den meisten Fällen den „Inline-Kurs“. Über die Startposition entscheidet das Los: Segler mit geraden Startnummern stellen sich auf der linken Hälfte der Linie auf Backbordbug, Segler mit ungeraden Startnummern auf der rechten Hälfte der Linie mit Steuerbordbug auf. Vor der Luv- und der Leebahnmarke liegen sogenannte Dar-

ling-Tonnen, die Zone dazwischen darf nicht durchfahren werden. Auf diese Weise ist die Tonnenrundung für alle sicherer. Nach dreimaligem Absegeln des Kurses geht es ins Ziel, das im 90-Grad-Winkel zur Startlinie liegt.

Meist sind die Rennen knackig-kurz – maximal 20 Minuten. Grundlage für sportlich-faires Segeln ist das sogenannte „Year Book“ der internationalen Klassenvereinigung. Eine Jury wacht auf dem Eis darüber, dass alles ordnungsgemäß zugeht. In einem speziellen Vermessungszelt werden nach jedem Rennen Variablen wie Spurbreite und Kufenbreite auf Konformität gecheckt. Die Mehrzahl der Regattasegler ist männlich; pro Nation gibt es kaum mehr als eine weibliche DN-Pilotin, in Polen und Russland sind es etwas mehr. Im Eis-Opti hingegen liegt der Mädchenanteil bei circa 30 Prozent – auch im DN-Schlitten dürften bald also mehr junge Frauen an der Startlinie stehen. ✱



Wo „P.36“ alias Karol Jablonski an den Start geht, hat die Konkurrenz eine harte Nuss zu knacken



„ICH GEBE IMMER MEIN MAXIMUM“



Er ist einer der erfolgreichsten Eissegler aller Zeiten. Und auch im Sommer gibt er als Steuermann und Taktiker auf dem Wasser den Ton an: Karol Jablonski spricht über Erfahrung, Verantwortung und den Willen, alles zu geben

Herr Jablonski, im Alter von 55 Jahren sind Sie 2017 zum 11. Mal Weltmeister im DN-Schlitten geworden. Beeindruckend. Ist die Konkurrenz so schwach? Karol Jablonski: Überhaupt gar nicht. Aber ich bin seit mehr als 30 Jahren im Regattasport unterwegs. Sowohl im Sommer als auch im Winter. Die Jüngeren sind vielleicht beim Anschleichen am Start schneller, und alle fahren inzwischen exzellentes Material. Aber ich habe einfach jede Menge Erfahrung.

Die sich dann wo konkret auszahlt? Ich teste mit meinen Sparringspartnern enorm viel Material zu Hause in Polen, ich weiß genau, was wie zusammenpasst, wie ich den Schlitten bei welchen Bedingungen trimmen muss. Welches Eis haben wir, wie stark ist der Wind, ist er böig oder konstant. Der kleinste Fehler beim Trimm rächt sich auf dem Schlitten sofort gnadenlos.

Sie werden auch der Terminator oder Weiße Hai genannt... Ich bin nicht rücksichtslos, sondern enorm ehrgeizig, das ist wohl wahr. Ich fahre zu den Meisterschaften, um dort für den Sieg zu kämpfen. Ich gebe immer mein Maximum. Sowohl in der Vorbereitung als auch in jeder Wettfahrt.

Wie sind Sie zum Eissegeln gekommen? Für uns in Polen war es unmöglich, im Winter einfach zum Segeln in den Süden

Europas zu reisen. Logische Konsequenz: Beinahe jeder Segelverein hat auch Eisschlitten im Schuppen. Ich bin schon früh in der XV-Monotype meines Vaters mitgefahren, um mit 14 Jahren zum ersten Mal auf einen DN-Schlitten zu steigen.

„Der kleinste Fehler beim Trimm rächt sich auf dem Schlitten sofort gnadenlos“

Und wie sah Ihr Sommer-Segel-Werdegang aus? Gestartet bin ich auf einem Sperrholz-Optimisten mit Baumwoll-Segel, dann kamen 420er, 470er und Tornado. 1986 bin ich schließlich nach Deutschland gegangen. Und bin seitdem professionell als Steuermann, Taktiker, Coach im Segelsport unterwegs. Ich liebe J/70 und Maxi-yachten, eigentlich wollte ich immer die Geheimnisse aller Yachten kennenlernen.

Ist ein guter Sommersegler automatisch ein erfolgreicher Eissegler? Nicht unbedingt. Natürlich helfen die

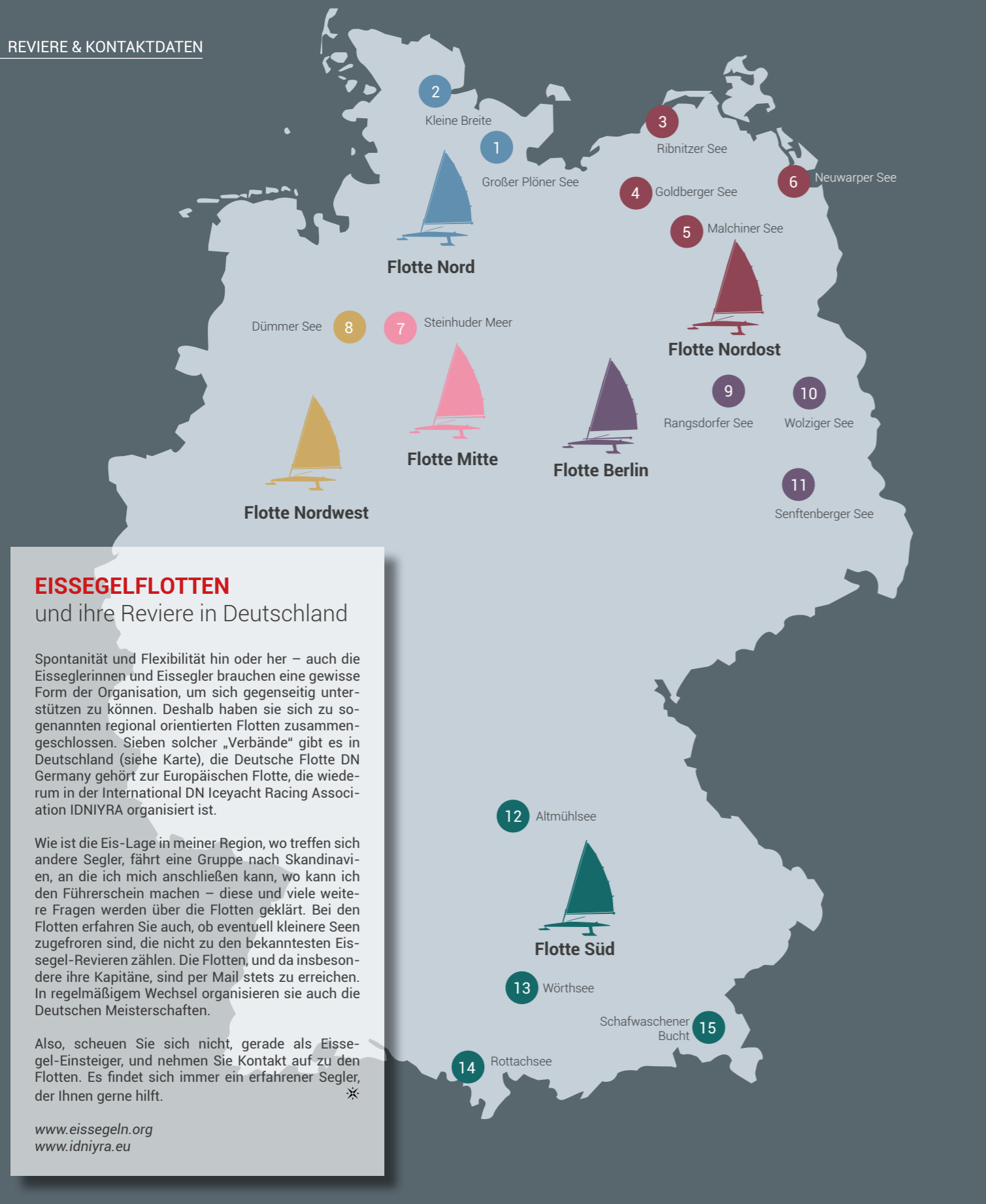
Kenntnisse. Aber es ist auch umgekehrt: Beim Eissegeln lernst du viel für den Sommer. Du musst zum Beispiel lernen, den Wind, die Böen zu erahnen. Du siehst Winddreher ja nicht auf der Welle kommen.

Was unterscheidet das Segeln auf gefrorenem und bewegtem Wasser noch? Im Sommer bist du meist Teil einer Crew, musst dich mit dem Team abstimmen und dich anpassen. Im DN-Schlitten liegt die Verantwortung allein bei dir. Beim Eissegeln sind außerdem extrem viele Komponenten zu beachten. Das ist beides für mich sehr reizvoll. Die hohe Geschwindigkeit, die Anforderungen an mein technisches Wissen, an meine Spontantät und Flexibilität, und zu guter Letzt ist da natürlich die Natur im Winter... ich liebe es.

Was planen Sie für die Zukunft? Den 12. WM-Titel... vielleicht (Karol Jablonski lacht). Ich bin jetzt 55 Jahre alt und habe ewig auf hohem Niveau gesegelt. Ich ziehe jetzt mal die Handbremse und fahre hier zu Hause in Olsztyn in Masuren bei meiner Familie ein wenig runter. Ich habe viel gelernt beim Segeln, vom Segeln, vom Leben und würde davon gerne etwas zurückgeben. Weitergeben an junge Leute. Mal schauen, was so kommt.

Herr Jablonski, danke für das Gespräch. ✱

Robert Hajduk/Shuttersail.com, privat (2), Grafik: Stella Kostro/ Quarto Media



EISSEGELFLOTTEN und ihre Reviere in Deutschland

Spontanität und Flexibilität hin oder her – auch die Eisseglern und Eisseglern brauchen eine gewisse Form der Organisation, um sich gegenseitig unterstützen zu können. Deshalb haben sie sich zu sogenannten regional orientierten Flotten zusammengeschlossen. Sieben solcher „Verbände“ gibt es in Deutschland (siehe Karte), die Deutsche Flotte DN Germany gehört zur Europäischen Flotte, die wiederum in der International DN Iceyacht Racing Association IDNIYRA organisiert ist.

Wie ist die Eis-Lage in meiner Region, wo treffen sich andere Segler, fährt eine Gruppe nach Skandinavien, an die ich mich anschließen kann, wo kann ich den Führerschein machen – diese und viele weitere Fragen werden über die Flotten geklärt. Bei den Flotten erfahren Sie auch, ob eventuell kleinere Seen zugefroren sind, die nicht zu den bekanntesten Eissegel-Reviere zählen. Die Flotten, und da insbesondere ihre Kapitäne, sind per Mail stets zu erreichen. In regelmäßigem Wechsel organisieren sie auch die Deutschen Meisterschaften.

Also, scheuen Sie sich nicht, gerade als Eissegel-Einsteiger, und nehmen Sie Kontakt auf zu den Flotten. Es findet sich immer ein erfahrener Segler, der Ihnen gerne hilft. ✧

www.eissegeln.org
www.idniyra.eu

Flotte Nord
 Karsten Voss
nord@eissegeln.org

Flotte Nordost
 Herrman Heide
ost@eissegeln.org

Flotte Nordwest
 Detlev Spitzok v.Brisinski
nordwest@eissegeln.org

Flotte Mitte
 Heiner Forstmann
mitte@eissegeln.org

Flotte Süd
 Wolfgang Böttger
sued@eissegeln.org

Flotte Berlin
 Jens Paeger
flotte-bb-vorsitz@eissegeln.org

KONTAKT ZU DEN FLOTTEN



REVIERE ZUM EISSEGELN

1. Großer Plöner See (Flotte Nord)

Lage: Ostholstein, Plön
Größe: 7,74 x 7 km
Besonderheit: häufig in der 3. Januar-woche und Anfang Februar besegelbar
Treffpunkt: Plöner Segel Verein, www.psv1908.de
Ansprechpartner: Wolfgang Schwippert (über PSV 1908, Tel. 04522/6594)

2. Kleine Breite (Flotte Nord)

Lage: bei Schleswig
Größe: 3 x 5 km
Besonderheit: flaches Gewässer, das relativ früh friert
Treffpunkt: Parkplatz Große Freiheit
Ansprechpartner: Sven Kraja, www.frog-sails.de

3. Ribnitzer See (Flotte Nordost)

Lage: Südlicher Teil des Saaler Boddens zwischen Fischland, Darß und Zingst
Besonderheit: flaches Wasser, daher im Januar und Februar meist zugefroren
Treffpunkt: Segel Club Ribnitz e.V., www.segel-club-ribnitz.de
Ansprechpartner: Über den Segelclub

4. Goldbergsee (Flotte Nordost)

Lage: Östlich von Sternberg
Größe: 5 x 4 km
Besonderheit: liegt sehr hoch, friert recht früh bei ruhigem Wetter. Ein sehr runder See, aber Vorsicht, eine Aue fließt ein
Treffpunkt: Parkplatz Strandhotel Seelust
Ansprechpartner: Flotte Nord

5. Malchiner See (Flotte Nordost)

Lage: Nahe Rostock
Größe: 8,52 km x 2,37 km
Besonderheiten: recht schmaler See
Treffpunkt: bei der Flotte erfragen
Ansprechpartner: Flotte Nordost

6. Neuwarper See/Nowe Warpno und Achterwasser mit Stettiner Haff (Flotte Nordost)

Lage: an der polnischen Grenze
Besonderheit: Strömung und Windverhältnisse beim Zufrieren haben großen Einfluss auf die Eisqualität. Neuwarper See recht klein, Achterwasser bei Idealbedingungen perfekt. Unbedingt vorher informieren!
Treffpunkt: Neuwarper: letzter Parkplatz bei Rieth auf der deutschen Seite. Achterwasser: Inselhotel Vineta, Seebad Zempin
Ansprechpartner: Flotte Nordost

7. Steinhuder Meer (Flotte Mitte)

Lage: nahe Hannover
Größe: 8 x 4,5 km
Besonderheit: Das Ostmeer friert in der Regel zuerst zu
Treffpunkt: Auf dem Gelände der Segelvereine, z.B. SLSV
Ansprechpartner: Flotte Mitte

8. Dümmer See (Flotte Nordwest)

Lage: Dümmerlohausen
Größe: 5,5 x 4 km
Besonderheit: runder See mit vielen Schlittschuhläufern
Treffpunkt: Dümmerlohausen
Ansprechpartner: Flotte Nordwest

9. Rangsdorfer See (Flotte Berlin)

Lage: Berliner Ring südlich
Größe: ca. 4 x 2 km
Besonderheit: kleines Trainingsrevier
Treffpunkt: Seebad Rangsdorf
Ansprechpartner: Flotte Berlin

10. Wolziger See (Flotte Berlin)

Lage: südöstlich Berlin Richtung Fredersdorf via Badestrand
Größe: 2 x 3 km
Treffpunkt: Badestrand
Ansprechpartner: Flotte Berlin

11. Senftenberger See (Flotte Berlin)

Lage: Nähe A11 Richtung Dresden, wird jedes Jahr größer – lokale Hotels befragen
Besonderheit: entstehendes Feriengebiet, ehemaliges Braunkohle-Abbaugelände
Treffpunkt: bei der Flotte erfragen
Ansprechpartner: Flotte Berlin

12. Altmühlsee (Flotte Süd)

Lage: Fränkisches Seenland südwestlich von Nürnberg
Größe: 4 x 1,7 km
Besonderheit: recht kleiner See, zum Training geeignet
Treffpunkt: Segelclub, www.atsc1970.de
Ansprechpartner: Flotte Süd

13. Würthsee (Flotte Süd)

Lage: Starnberg, Oberbayern
Größe: 4 x 1,7 km
Besonderheit: gutes Trainingsrevier
Treffpunkt: bei der Flotte erfragen
Ansprechpartner: Flotte Süd

14. Rottachsee (Flotte Süd)

Lage: Talsperre südlich von Kempen
Größe: 4,8 x 0,9 km
Besonderheit: ein schmaler, langer See, gut zum Training
Treffpunkt: Freizeitgelände auf der Halbinsel in Moosbach
Ansprechpartner: Flotte Süd

15. Schafwaschener Bucht (Flotte Süd)

Lage: Chiemsee, 5 km von Prien
Größe: 1,5 x 3 km
Besonderheit: Bucht am Chiemsee, gutes Trainingsrevier, aber viele Schlittschuhläufer
Treffpunkt: Strandbad
Ansprechpartner: Flotte Süd



EISSEGELN IN EUROPA

Im Konvoi nach Polen, Schweden oder Finnland

In Deutschland gibt es kein Eis? Dann lohnt sich die Reise ins europäische Ausland. Auch wenn die Anreise mit Auto und Fähre oft beschwerlich ist und eine gehörige Portion Spontanität verlangt – für die Stunden auf dem Eis lohnen sich die Strapazen. Da ist sich die Gemeinde der eingeschworenen Eisseglern einig.

Der Trip gen Norden geht zum Beispiel an den Glan in Südschweden. Der See liegt westlich von Norrköping, in der Nähe der Autobahn und ist somit gut zu erreichen. Ist auch dort die Wetterlage unbeständig, zieht die Karawane auf den großen Mälaren westlich von Stockholm. Reizvolle Alternative: der Storsjön im Jämtland. Beliebter Spot in Finnland ist der Pyhäjärvi-See nördlich von Helsinki, in Estland treffen sich Eisseglern in der Perno-Bucht oder auf den flachen Gewässern in den Buchten von Saaremaa. Ein wenig näher liegen die Masurischen Seen in Polen – sie galten lange Jahre als eissicher. Doch auch dort hat sich das Klima in den vergangenen Wintern verändert. Trotzdem: Weht der Wind aus Ost, dann gibt es in Masuren schnell klirrende Kälte und starkes Eis.

Für junge Eisseglern bis 18 Jahre organisiert Jerzy Sukow, Manager des europäischen Juniorenprogramms IDNIYRA, Gruppen-Trainingscamps in Polen. Und am masurischen Spirdingsee kann man sogar Eissegel-Kurse bei Tomasz und Lukasz Zakrzewski buchen, Leihmaterial und Übernachtung im Hotel Caligula inklusive (www.caligula.pl).

Sie mögen die doch recht kurzen Tage in Nordeuropa nicht? Dann ab in den Süden. Nach Österreich an den Wallersee ins Salzburger Seenland oder den Neusiedler See (Burgenland), an den Reschensee oder Haidersee in Italien oder nach Ungarn. Beliebtes Ziel hier: die Stadt Balatonfüred am Plattensee. ✧

SIND SIE BEREIT?

Sie denken, dass Eissegeln Ihre neue Leidenschaft werden könnte? Dann los! Wir haben für Sie jede Menge Tipps zum Einstieg in diese rasante Sportart zusammengestellt

HANDSCHUHE, HELM, SPIKES & CO

Michael Oswald, 48, wohnt am Steinhuder Meer, ist hauptberuflich Rechtsanwalt, nebenberuflich Mitglied im DSV-Ausschuss für Eis-, Land- und Strandsegeln und in der Freizeit seit über 30 Jahren ambitionierter Eissegler. Viele Jahre segelte er eine 12er-Eisyacht, heute die Monotype XV-Eisyacht „Eisbär“.

„Bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt und eisigem Wind sollte die Bekleidung stimmen. Sonst ist der Spaß ganz schnell vorbei. Thermounterwäsche (aus dem Skibereich), ein warmer Overall (bei

der Arbeitsbekleidung schauen!) und gut isolierende Handschuhe sind zwingend notwendig. Empfehlung: Mit festen Arbeitshandschuhen aus Leder als Wintermodell kann man die Schot gut halten. Alternative: Handschuhe aus dem Fischereibedarf. Sie haben guten Grip und schützen zusätzlich gegen Nässe, zum Beispiel bei Schneefall. Für einen sicheren Tritt auf dem Eis, insbesondere auch beim Anschieben, brauchen Eissegler Schuhe mit Spikes. Sprinterschuhe mit 12 bis 14 Millimeter-Spikes sind perfekt. Unbedingt eine Nummer

größer kaufen, damit noch dicke Socken reinpassen. Und große, wärmende Überschuhe für die Pausen anschaffen. Als Kopfschutz bieten sich leichte Helme aus dem Skibereich an – Integralhelme mit Kinnschutz schränken die Bewegung und Sicht auf dem Schlitten zu stark ein. Bei Geschwindigkeiten von über 100 Stundenkilometern kann der Fahrtwind ganz schön schneidend sein. Es wäre also gut, eine schützende Skibrille dabei zu haben. Und natürlich eine Sonnenbrille. Die Reflektionen auf Eis und Schnee sind enorm.“ ✧

RUMPF, PLANKE, LÄUFER & CO

Zu Beginn könne man erst einmal einen gebrauchten Schlitten kaufen, meint Eissegel-Experte Karsten Voss, 38, aus Wustrow an der Mecklenburgischen Seenplatte. Seitdem Voss 1994 die Internationale Deutsche Meisterschaft auf dem Saaler Bodden vor seiner Haustür beobachtet hat, ist es um ihn geschehen.

„Bevor Sie viel Geld investieren, sollte jeder ‚Neuling‘ sich einen Test-Schlitten passend zu seinem Körpergewicht suchen. Sprechen Sie einfach die Eissegler vor Ort an – bestimmt lässt einer der Eigner Sie mal eine Proberunde drehen.

Wenn das Segeln bei unterschiedlichen Bedingungen wie Schnee und Spiegeleis Spaß macht, kann man in Ruhe nach einem ersten Schlitten Ausschau halten. Online gibt's Gebrauchte zum Beispiel im Kleinanzeigenmarkt unter www.eissegeln.org, aber auch auf der Seite der IDNIYRA (idniyra.eu/for-sale-wanted). Alternativ lohnt sich der Blick auf Ebay. Oder Sie tauchen immer mal wieder bei Regatten auf und suchen den Kontakt zu anderen Seglern. Auch in den Flotten finden Sie Unterstützung. Und: Beim Kauf unbedingt einen erfahrenen Eissegler mitnehmen. Komplette ge-

brauchte Einsteigermodelle mit Rumpf, Planke, Kufen, Mast, Baum und Großsegel starten bei rund 2.500 Euro. Zur Grundausrüstung sollten zwei Segel und zwei Kufen-Sätze für die verschiedensten Wind- und Eisbedingungen gehören.

Wer später ambitioniert Regatten segeln und einen neuen Schlitten haben möchte, muss allerdings deutlich mehr Geld investieren. In Deutschland, aber auch in Polen, Schweden oder Estland gibt es einige gute kleine Bootswerften, die Ausrüstung verkaufen und Schlitten bauen.“ ✧

SELFMADE

Eissegeln ist ein Sport für Bastler und Tüftler. Zur Erinnerung: Einst wurde der DN-Schlitten entwickelt mit dem Ziel: Klein und handlich soll er sein, aufs Autodach passen und mit ein wenig handwerklichem Geschick in jeder Garage selbst zu bauen sein. Für Neueinsteiger vielleicht im ersten Schritt eine zu große Herausforderung. Doch in Deutschland schließen sich immer wieder Eissegler zusammen und bauen ihre Schlitten selbst. Die Werkstätten stehen jedem interessierten Neuling offen. Infos dazu über die Flotten (Adressen siehe Seiten 8/9). ✧



Bergner in Trappenkamp ist eine der deutschen Werften, die DN-Schlitten fertigt



Fotos: Götz Göppert (3), Michael Lüdke/www.bergner-bootsbau.de

EINMALEINS DES EISSEGELNS

Sicher, wer Segelerfahrung im Sommer hat, kommt auch mit dem Eisschlitten schneller zurecht. Und doch ist einiges anders. So wird das Gerät „zu Fuß“ angeschoben: eine Hand an die Pinne, die andere an die Oberwant und dann heißt es antreten auf dem glatten Eis. Bei Spiegeleis reichen meist drei Schritte, bei Schneeeis müssen es dann schon mal zehn sein. Das Segel füllt sich, das Gerät nimmt Fahrt auf und ab geht's über die Planke ins Cockpit.

Die Schot wird beim Eissegeln stets aus der Hand gefahren, damit sie im richtigen Moment gefiert werden kann. Zumal es anfangs schwierig ist, Winddreher und Böen auf dem Eis rechtzeitig zu erkennen. Eissegler fahren stets am scheinbaren Wind, sie sind also immer schneller als der wahre Wind und können unter anderem durch die geringe Reibung zwischen Kufen und Eisoberfläche bei drei Beaufort schon mal auf Geschwindigkeiten zwischen 70 und 100 Stundenkilometer kommen. Neu-

einsteiger sollten anfangs viel tief am Wind segeln, den richtigen Windwinkel suchen und sich dabei mit dem Schlitten vertraut machen.

Beim Abfallen Richtung Vorwindkurs ist Aufmerksamkeit geboten. Der Schlitten beschleunigt stark, mit halbem Wind erreicht er seine höchste Geschwindigkeit, neigt aber zum Steigen – die Luvkante hebt vom Eis ab. Vorm Wind wird der Eisschlitten hoch gesegelt. Anluven, Abfallen, Anluven, Schot dicht holen, Schot fieren, Schot dicht holen – mit dem richtigen Gefühl für die Balance wird's schnell auf dem Eis.

Da Segelschulen keine Eissegelkurse anbieten, sollten Anfänger sich Tipps von erfahrenen Winterseglern holen. Also: bei den Flotten nachfragen, am besten donnerstags dort die Eis-Lage klären und Treffpunkte erfragen. Theoretisches Wissen zum Handling ergibt sich auch durch die Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung (siehe Seite 14). ✧



EISZEIT FÜR ZWEI



Traditionell gibt es neben den kleinen DN-Schlitten die zweisitzigen Monotype XV-Eisyachten. Steuermann und Schotmann, der rückwärts zur Fahrtrichtung sitzt, teilen sich in der 7,45 Meter langen Yacht die Aufgaben. Doch die kurz „XVer“ genannten können auch allein gesteuert werden, „sodass auch mal ein Anfänger mitfahren kann“, sagt Monotype-Segler Michael Oswald. XV steht für 15 Quadratmeter durchgelattete Segelfläche. Mast und Baum müssen bei den Großen auch heute noch ausschließlich aus Holz sein, der Einsatz von Glas- und Kohlefaser ist untersagt. Im Gegensatz zum DN-Schlitten, bei dem die Schot aus der Hand gefahren wird, ist die Großschot bei der Monotype immer fest belegt.

In Deutschland gibt es zurzeit wohl sechs einsatzbereite XVer, die besten Reviere sind das Steinhuder Meer, Plöner See, Schweriner See, Müritz und Saaler Bodden. Highlight 2018: So der Winter mitspielt, wird das deutsche XVer-Team mit der Eisseglergemeinschaft Steinhuder Meer e.V. die 32. Europameisterschaft sowie die Internationale Deutsche Meisterschaft ausrichten. Zuschauer sind willkommen.

Mehr Infos zur Historie auf Seite 4 und unter www.monotype-xv.org ✧



SCHNUPPERSTUNDEN

Wer einfach einmal reinschnuppern möchte ins Eissegeln, sollte nicht sofort eine kostspielige Ausrüstung anschaffen. Einige Vereine haben Schlitten in ihrem Bestand – Nachfragen lohnt sich in jedem Fall. Alternative: Nehmen Sie Kontakt zu den regionalen Flotten auf (Kontaktadressen siehe Seite 8/9). Dort wird man Ihnen sagen, wann Sie wo Eissegler treffen können. Und dann schauen Sie am Steinhuder Meer, am Dümmer oder Großen Plöner See, am Rottachsee oder Wörthsee in Ruhe zu, lassen die Szene und das Geschehen auf dem Eis auf sich wirken und sprechen die Aktiven an. Ganz bestimmt können Sie sich dort einmal auf einen DN-Schlitten legen oder vielleicht sogar auf einer der großen zweisitzigen Monotype-Eisyachten mitfahren. ✧



STURZHELM, STANDBREMSE, VERNUNFT

Bevor Sie sich in den Schlitten legen und Gas geben, ist es notwendig, einige Bedingungen im Segelrevier zu klären.

Für einen unbeschwerten Tag auf dem Eis

Der Himmel ist tiefblau, seit Tagen zeigt das Thermometer Minusgrade, nachts sogar im zweistelligen Bereich. Da liegt die Versuchung nahe: Schlitten auf's Dach, am See aufbauen, ab geht die Post. Klar, schnelles Handeln ist gefragt, wenn es dann mal Eis in Deutschland und Nordeuropa gibt. Und trotzdem gilt für alle Eissegler: Sicherheit, die eigene und die der anderen, hat Vorrang.

OBERSTE REGEL

Niemals allein segeln, sondern sich immer einer Gruppe anschließen. Das gilt für Neueinsteiger ebenso wie für erfahrene Piloten. In gefährlichen Situationen kann man sich so immer helfen. Nehmen Sie Kontakt zu den Flotten auf und klären Sie, wo sich andere Segler treffen. Alternative: Einfach zu den Takelplätzen fahren – der Sport verbindet immer.



SAFETY FIRST



Schwarzes Eis gilt als sicher (ab 10 cm), Schneeeis und Salzeis sind weniger sicher, bei entsprechender Stärke aber geeignet. Zu dünnes, Blasen- und Röhreneis: Achtung, Einbruchgefahr!!

EIS-PRÜFUNG

Dann kann man auch gleich gemeinsam das Eis, seine Beschaffenheit und mögliche Gefahrenstellen auf dem Gewässer klären. Die Stärke der Eiskecke sollte mit einem Eisbohrer und Maßband an mehreren Stellen geprüft werden.

BEGEHUNG

Vor der ersten Fahrt heißt es, gemeinsam das Eis zu Fuß erkunden oder langsam absegeln. Gefahrenstellen wie Borsten und Kanten, Löcher und Spalten, gefrorene Risse und Schneewehen gut sichtbar markieren zum Beispiel durch Äste, Tonnen, farbige Flatterbänder.

KOMMUNIKATION

Bevor man das Eis betritt, lohnt sich ein Gespräch mit Einheimischen, die die Begebenheiten der Gewässer vor Ort kennen. Sie wissen etwa von Spalten, die sich im Laufe des Tages an Felsen und anderen hervorstechenden Uferformen auftun – und dann womöglich den Rückweg versperren.

EIS-KUNDE

Das sogenannte *Schwarze Eis* ist ohne Einschlüsse dunkel durchgefroren. Es ist der Traum eines jeden Eisseglers, man nennt es auch *Spiegeleis* – glatt und superschnell. Entstehung: bei Außentemperaturen von mindestens -15 Grad Celsius über zwei, drei Tage. Gilt als sicher ab 8 bis 10 Zentimeter Stärke.

Weißes Eis ist eine Mischung aus gefrorenem Eis und Schnee, der taut, dann wieder gefriert. Es sieht milchig aus. Mindestens 15 Zentimeter Stärke sind zum Segeln notwendig.

Salzeis ist eher instabil, da die Salzmoleküle die Struktur des gefrorenen Wassers „auflockern“. Bei *Blasen- und Röhreneis* mit seinen Einschlüssen unter anderem durch die Kombination aus extremer Kälte und starkem Wind besteht erhöhte Einbruchgefahr.

WEISSE DECKE

Schnee auf dem Eis ist nicht grundsätzlich ein Problem, solange er weich ist. Erhöhte Aufmerksamkeit ist trotzdem geboten, denn er versperrt schnell die Sicht auf Buckel, Spalten und Risse im Eis, Steine oder ähnliche Hindernisse. Sind Schneeanhäufungen verharscht oder überfrozen, wird der Schlitten mit Pech brutal gestoppt, während sich das Rigg weiterbewegt.

Auf einen Blick: DIE WICHTIGSTEN SICHERHEITSREGELN

1. Niemals allein segeln
2. Nicht in Dämmerung oder Dunkelheit segeln
3. Gemeinsam vor dem Start Eisstärke prüfen
4. Gemeinsam das Eis abgehen/langsam abfahren, Vorsicht im Schilfbereich
5. Gefahrenstellen gut sichtbar markieren, zum Beispiel durch Äste, Tonnen, farbige, im Wind flatternde Bänder (Trassierband) – für dich und für andere
6. Sicherheitsausrüstung immer neu prüfen: zwei Eispickel am Band, ein starkes Seil (25 Meter Wurfleine), Helm, Handy, funktionstüchtige Standbremse
7. Vorfahrtsregeln beachten: Am-Wind-Schlitten haben immer Vorfahrt, egal, ob sie auf Steuerbord- oder Backbordbug segeln
8. Niemals Alkohol trinken beim Eissegeln
9. Gewässer und Uferzone sauber verlassen

VERÄNDERUNG

Eis kann sich stündlich ändern! Waren die kleinen Risse eben noch feinste Haarrisse, so können sie eine Stunde später zumindest umsichtiges Verhalten erfordern: langsames Heranfahren, womöglich aussteigen und schieben, kleinere Spalten im 90-Grad-Winkel überfahren. Ansonsten besteht die Gefahr, mit den Kufen „einzufädeln“.

NEUGIERIGE

Sicherheit geht vor, auch die der Zuschauer. Denn kaum ziehen Eissegler ihre Segel hoch und flitzen los, zieht das Interessierte an, die oft die Gefahr verkennen und sich unbedarft auf dem Eis bewegen. Also: Unbedingt auf Zuschauer, aber auch auf Schlittschuhläufer achten. Bevor es brenzlich wird, lieber die Geschwindigkeit drosseln.

PARKEN

Nichts ist schlimmer als ein herrenlos umherfahrender Schlitten – leicht kann er andere verletzen. Daher sollten alle Schlitten eine Standbremse haben. Weitere Sicherungsmaßnahmen: Segel herunterlassen, Schlitten umkippen, Schot unter die Steuerkufe, Schraube ins Eis und das Gerät mit einem Seil „ankern“. Mit Pech muss man sonst seinen Schlitten viele Meter weit entfernt aus der Böschung ziehen.

ALKOHOL

Ein toller Tag auf dem Eis, kurze Pause. Da könnte man doch vielleicht mal einen wärmenden Schluck aus der Pulle nehmen? No! Alkohol erweitert die Blutgefäße, man friert viel schneller. Und vor allem: Alkohol benebelt die Sinne und lässt keine schnellen Reaktionen mehr zu.

WASSERUNG

Irgendwann geht jeder einmal baden. Dank der geschlossenen Konstruktion von Heck und Bug des Schlittens geht dieser nicht unter und sollte seinen Piloten auch tragen. Jetzt kommen die Eispickel, die an einem Band um den Hals hängen, zum Einsatz: Mit ihnen kann man sich auch mit schweren, nassen Klamotten auf die Eisfläche ziehen. Andere Eissegler helfen garantiert, müssen aber aufpassen, dass sie nicht ebenfalls einbrechen.

UNFALL

Zum Eissegeln muss man ausnahmslos haftpflichtversichert sein; ohne Versicherung darf kein Segler aufs Eis. Zum Saisonbeginn sollte man seine Versicherung (nicht weniger als drei Millionen Euro) checken lassen – sie muss für Trainingsfahrten und Regatten gelten.

SONNENUNTERGANG

In die Nacht hinein segeln klingt verlockend und vom Schlitten aus sind Häuser und vertraute Baumformationen am Ufer gut zu erkennen. Doch durch irritierende Lichtquellen an Land ist der Eissegler zu schwer zu sehen. Also: Fahrverbot eine Stunde nach Sonnenuntergang. ✱



Erfahrene Eissegler sind bei Fragen rund um Sicherheit und Eisqualität die besten Ansprechpartner



Fotos: Götz Göppert (1), Pavlína Soukupova (2), Robert Hejduk/shuttersail.com

TRAIN YOUR BRAIN

Hätten Sie's gewusst? Exemplarische Prüfungsfragen zum DSV- Führerschein für Eissegler

Seit gut zwei Jahren gibt es für die Eisseglerinnen und Eissegler einen eigenständigen DSV-Führerschein. Wer Regatten segeln möchte, muss ihn auf jeden Fall haben, „allen anderen kann ich ihn nur empfehlen“, sagt Bernd Himmer, im DSV Abteilungsleiter für spezielle Segeldisziplinen.

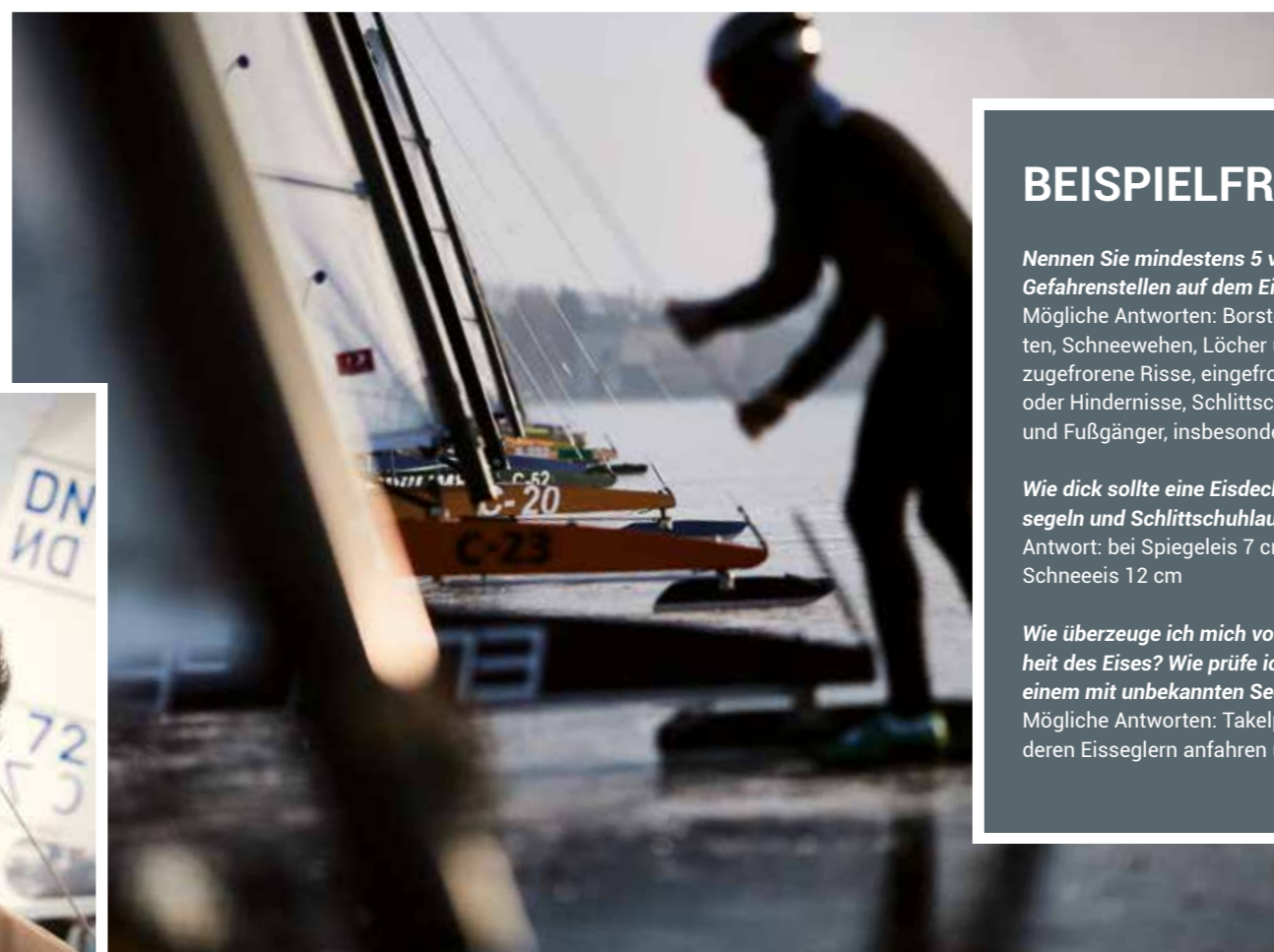
– geht es unter anderem um Knotenkunde oder sicherheitsrelevantes Verhalten wie das Stoppen eines Schlittens. Haben Sie die beiden Prüfungsteile bestanden, stellt der DSV in Hamburg die Lizenz aus. Exemplarisch stellen wir Ihnen hier einmal fünf Fragen aus dem insgesamt rund 50 Fragen umfassenden Katalog vor.

Viel Spaß beim Üben. Think Ice! ✱

Denn auf einigen Gewässern, wie zum Beispiel dem Steinhuder Meer, dem deutschen Zentrum des Eisseglens, verlangen die Behörden diese Lizenz und führen auch Kontrollen durch. Das gilt auch für den Dümmer See. Empfehlung: unbedingt abklären, bevor Sie auf das Eis Ihrer Wahl gehen. Und spätestens im Schadenfall fragt auch die Haftpflichtversicherung danach. Den Führerschein nehmen Prüfer aus den Flotten ab – dort also nachfragen (Adressen siehe Seite 9). Aus einem Grundstock von Fragen zu Themen der Sicherheit, Vorfahrtsregeln, Materialkunde, Naturschutz und Historie müssen 25 Fragen (Multiple Choice plus offenen Fragen) beantwortet werden.

In einem praktischen Prüfungsteil – Orte werden hierzu individuell abgesprochen

Fotos: Robert Hajduk / shutterstail.com, Götz Göppert



BEISPIELFRAGEN ZUR PRÜFUNG

Nennen Sie mindestens 5 verschiedene Gefahrenstellen auf dem Eis.
Mögliche Antworten: Borsten und Kanten, Schneewehen, Löcher und Spalten, zugefrorene Risse, eingefrorene Tonnen oder Hindernisse, Schlittschuhläufer und Fußgänger, insbesondere Kinder

Wie dick sollte eine Eisdecke zum Eissegeln und Schlittschuhlaufen sein?
Antwort: bei Spiegeleis 7 cm, bei Schneeeis 12 cm

Wie überzeuge ich mich von der Sicherheit des Eises? Wie prüfe ich das Eis auf einem mit unbekanntem See?
Mögliche Antworten: Takelplatz mit anderen Eisseglern anfahren und Informa-

tionen einholen, Prüfen der Eisdicke mit Eisbohrer und Maßband an mehreren Stellen, Abgehen der Eisfläche (immer mind. zwei Personen!), erste Segelrunden nur im „Schritttempo“ aufrecht sitzend im Schlitten

Welche Eissegelklassen gibt es? Nenne wenigstens 3 Typen.
Mögliche Antworten: DN, Nite, Skeeter, 8er, 12er und XV, freie Klassen


Nennen Sie Verhaltensregeln in Bezug auf den Naturschutz.
Auf Vogelansammlungen achten, Abstand halten, nicht mit dem Auto auf's Eis, Takelplatz und Eis sauber halten, Naturschutzgebiete einhalten (meiden)



KONTAKTDATEN


Deutsche DN Eissegel Flotte

Bernd Zeiger
landessekretaer@eissegeln.org
Tel. 0431/37 41 52
www.eissegeln.org

 [fb.com/Eissegeln-DN-Germany-197399666951936](https://www.facebook.com/Eissegeln-DN-Germany-197399666951936)

Deutscher Segler-Verband e.V.

Gründgensstraße 18
22309 Hamburg
Tel. 040/632 00 90
www.dsv.org

 [fb.com/deutscherseglerverband](https://www.facebook.com/deutscherseglerverband)

IDNIYRA

International DN Ice Yacht Racing Association
ice.idniyra.org

