



Die Eissegler



Hermann Winkler

DIE EISSEGLER

HINSTORFF

Für Gabriele

Bildnachweis:

Rückcover: Arnt Löber

Wolfram Clavier: Zeichnung Signet S. 1ff.

J. Biernatzki (u.a.): Unser Deutsches Land und Volk, Leipzig/Berlin 1886: S. 32 r.; Astrid Brouwer: S. 31; Deutsches Bernstein-Museum Ribnitz Damgarten: S. 82 l.; Burkhard Ehlers: S. 96; Elke Erdmann: S. 40, 61; Stefan Fellmann: S. 97; Stefan Gebler: S. 89 l.; Thomas Geiger S. 78; Ellen Grahlmann: S. 74; Michael Handelmann: S. 43, 44, 45; Sammlung Fritz Hebert: S. 34; Sammlung IG J Heimatgeschichte Lassan e.V.: S. 83; Sammlung Karl-Heinz Hübscher: S. 52 l.; Reinhard Kahlert: S. 84, 85; Oscar Kihlborg: S. 103; Sammlung Thomas Langhinrichs (Fotograf: Bill Donsbach): S. 56; Ola Linde: S. 101; Arnt Löber: S. 5, 59, 70; Peter Machule: S. 90, 91; Sammlung August Meschede: S. 80; Udo Münzberg: S. 86, 88; Pommersches Landesmuseum, Greifswald: S. 38 l.; Stadtarchiv Ribnitz-Damgarten: S. 53; Volker Stephan: S. 26, 33, 48, 79, 93, 94; Sammlung Hilde Stockmann: S. 92; Sammlung Helga Strege: S. 21; Danielle Wesselman: S. 30. Alle weiteren Abbildungen wurden vom Autor angefertigt bzw. befinden sich dessen Archiv.

Liebe Leserin, lieber Leser, wie hat Ihnen die Lektüre gefallen?

Wir freuen uns über Ihre Bewertung im Internet!

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten, Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder ähnlichen Wegen, Vortrag und Funk – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages.

© Hinstorff Verlag GmbH
Lagerstraße 7/18055 Rostock
www.hinstorff.de

1. Auflage 2016

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH
Lektorat: Henry Gidom
Druck und Bindung: Westermann Druck Zwickau
Printed in Germany
ISBN 978-3-356-02054-0



Zum Geleit	7
Zu diesem Buch	9
Die Eiszeiten	11
Das Eis zum Segeln	15
Die Geschichte	17
Der Fischmeisterschlitten von 1899	21
Der Schlittenbau	25
Mit dem Peikschlitten fing alles an	37
Die Segeltechnik	41
Wege übers Eis	51
Der Eislotse	57
Geschichten von gestern	61
Die Gefahr segelt mit	73
Fundsachen vom Eisrand	81
Einfach genial – der Schlittenschrauber	87
Die Eisfischerei	91
Die Eisjachten	95
Literatur	104
Quellen	107
Danksagung	110



Zeichnung: Carola Pieper



Zum Geleit

Eine zunehmende Erderwärmung, vielleicht in Verbindung mit einer schwachen Warmzeit, lassen die Winter bei uns in Mitteleuropa milder werden. Im Vergleich zu vergangenen Zeiten bildet sich in mancher kalten Jahreszeit wenig oder gar kein tragfähiges Eis auf den Gewässern. Wegen der allgemeinen Motorisierung und der durch den Winterdienst gewährleisteten Befahrbarkeit der Straßen besteht außerdem keine Notwendigkeit mehr für Transporte über das Eis. Und das auch dann nicht, wenn der Winter einmal richtig kalt wird.

Das drängt die Nutzung von Eissegelschlitten in den Freizeit- und Sportbereich. Neben den nur für das Sportsegeln entwickelten Eisjachten tummeln sich segelnd auf dem Eis der Bodden viele alte und nach alten Vorbildern gebaute Eissegelschlitten, die inzwischen – wie auch die Zeesboote – zum maritimen Erbe der Region gehören. Diesen Traditionsseglern hat Hermann Winkler seine besondere Aufmerksamkeit eingeräumt.

Ältere Fischer, die diese Fortbewegungsform noch im Beruf miterlebt haben, und jüngere Eissegler hat der Autor mit Tonband und Notizblock befragt.

Das Buch gewinnt durch gelungene, aussagekräftige Fotos, wie wir sie in dieser Qualität auch aus den anderen Büchern des Autors bereits kennen.

Text und Abbildungen vermitteln einmalig das Frühere und Heutige beim Eissegeln, vorrangig auf den Bodden zwischen Ribnitz und Barth. Es ist ein Buch, das – im Sommer gelesen – auf den Winter Lust macht.

Dr.-Ing. Jochen von Fircks
Rostock, im September 2016

*»Hinter dem gelben Rohr knattern die Segel
in ihren wunderbaren Formen. Weiter draußen
gleiten die großen Schlitten der Fischer und
Matrosen wie Pfeile vorbei. Sie sausen nach Ribnitz,
bringen Menschen hinüber, holen Menschen ab,
besorgen Fracht. Der Segelschlitten ist das rechte
Feld für den Fischländer Seemannsgeist.«
(Käthe Miethe)*





Zu diesem Buch

Wenn an der Ostseeküste in den letzten Dezembertagen ein kalter Ostwind die Boddengewässer gefrieren lässt, aber noch bevor der erste Schnee fällt, dann ist wieder die Zeit der Eissegler gekommen. Die Menschen erinnern sich an lange und harte Eiswinter früherer Zeiten. So wie an 1978, als die gesamte Ostsee zugefroren war. Sie wissen aber auch von milden Wintern, in denen es keine tragenden Eisflächen gab und die Schlitten hinterm Haus an Land blieben.

Immer dann, wenn im Schnee zum Beispiel die Straßen von der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst nach Ribnitz nicht mehr zu passieren waren, sorgten die Segelschlitten für eine schnelle Verbindung zum Festland. Der Weg übers Eis wurde nun für die Bewohner lebenswichtig. Damals konnte die Personen- und Postbeförderung im offenen Pferdeschlitten bei hohem Schnee und bitterer Kälte bis zu drei Stunden dauern und war eine Strapaze für Menschen und Tiere.

Wenn sich aber eine tragfähige Eisschicht über den Bodden spannte, sausten aus den Dörfern täglich die Segelschlitten, mit Menschen und Fracht beladen, pfeilschnell übers Eis dem Ribnitzer Hafen entgegen. Bei gutem Wind und glattem Eis konnte die etwa zwölf Kilometer entfernte Stadt vom Fischland aus bereits in 20 Minuten erreicht werden. Um 1885 soll es im Winter auf den Bodden noch etwa 200 Segelschlitten gegeben haben. Der heutige Bestand wird auf 60 bis 70 Fahrzeuge geschätzt. Davon sind allerdings nicht alle Schlitten einsatzklar. Neben den alten, wieder sorgfältig restaurierten Eisseglern gibt es inzwischen auch eine beachtliche Zahl originalgetreuer Nachbauten.

Kommt heute wieder einmal eine solche Eiszeit, dann ist es auch die rechte Zeit für die Segler in den Boddendörfern, die Schlitten, die Sägeläden, wieder aufzutakeln und aufs gefrorene Wasser zu schieben. Gehörte das Eissegeln früher zum Arbeitsfeld der Fischer und Fährleute sowie zur Freizeitbeschäftigung der Seeleute im heimischen Winterlager, so ist es heute vor allem Sport und Vergnügen.

»Hest all eens up´n Sägeläden säten? So bi tein Grad Küll, un denn up dat blanke Is langefägt, dat du denken mößt, allens sußt an di vörbi, just so as´n D-Zug? Wenn du de Freud all kennst, denn lüchten di din Ogen noch jedes Mal, wenn du daran denken deest. Büst du äwer so´n oll Landrott, die sick noch keen Sägelädenfohrt versöcht hett, den hal dat dissen Winter nah.« (Hans Bernitt)

Als die heißen Tage vorüber waren und sich der Spätsommer auf dem Fischland noch einmal von seiner schönsten Seite zeigte, saßen der Autor und Segler zusammen, betrachteten Bilder der letzten Winter, erinnerten an alte, fast vergessene Geschichten, die schon einmal erzählt und wieder in Vergessenheit geraten waren. Holten sie wieder in die Gegenwart zurück. Wir saßen auf der Streuwiese am Haus hinter dem Deich beim ehemaligen Seemann Jürgen Dillwitz, bei Jürgen Schmedemann im ehemaligen Fischerhaus, bei Günter Voß im alten Dielenhaus und bei Günter Peters in Barnstorf am Bodden unterm Rohrdach. Wir haben noch weitere Menschen getroffen, die uns von ihren Erlebnissen auf dem Eis berichteten und sich noch an die alten Geschichten erinnern konnten. Es sind Erinnerungen, die es wert sind, sie vor dem Vergessen zu bewahren. Mit Bildern und Geschichten soll in diesem Buch von Menschen erzählt werden, die mit den Segelschlitten im Eis ihre Spuren hinterließen.



▲ *Barnstorf bei Wustrow im Eiswinter 2015*



Die Eiszeiten

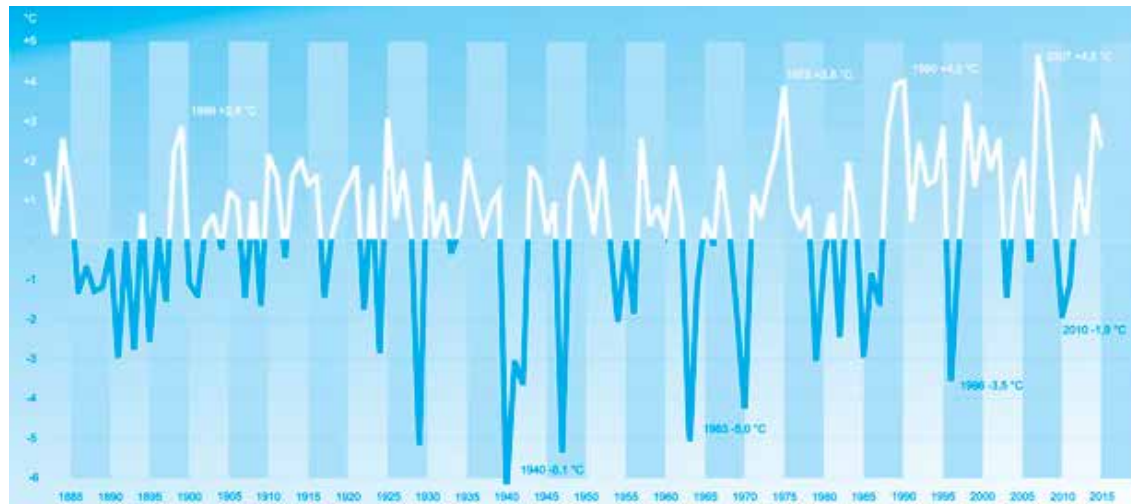
Eine der ältesten Mitteilungen von strengen Eiswintern an der südlichen Ostseeküste stammt aus dem Jahre 1048. Damals war das Meer so vereist, dass man das Kattegat von Schweden nach Dänemark mit Pferd und Wagen befahren konnte. Und auch zwischen Pommern und Dänemark war die See in früheren Jahrhunderten wiederholt zugefroren, so in den Jahren 1423, 1507 und 1545.

Am 16. Februar 1670 berichtete der Rostocker Ratsherr Matthias Priestaff von drei Dänen, die mit einem Peikschlitten und einem Kompass versehen, die 60 Kilometer lange Strecke von Warnemünde nach Dänemark über die zugefrorene Ostsee in 13 Stunden bewältigt haben sollen. Morgens um 3 Uhr brachen sie auf, nachmittags um 16 Uhr erreichten sie Gedser.

1459 wird über tägliche feste Verkehrsverbindungen über das Eis zwischen Estland und Südschweden berichtet.

Neben Wintern mit ungewöhnlicher Hartnäckigkeit und Schärfe berichten die Chronisten auch von späten und lang andauernden Eiswintern auf den Boddengewässern der Ostsee. So ist beispielsweise überliefert, dass es 1768 vor Ribnitz noch am 11. März einen Unglücksfall auf dem Eis gegeben hat.

Die »Rostocker Zeitung« schrieb am 5. Januar 1904 über Ribnitz: »Seit dem 31. Dezember haben die Dampferfahrten zwischen hier und dem Fischlande des Eises wegen aufgehört. Heute kam der erste Segelschlitten an, um die Postsachen abzuholen.« Es sollte noch zwei weitere Monate dauern, bis am 16. März das Dampf-



◀ Die Winter in Mecklenburg-Vorpommern im Fünf-Jahres-Rhythmus dargestellt, zeigen jeweils den Zeitraum Dezember bis Februar.

Quelle: Deutscher Wetterdienst



▲ *Vor Althagen, 2003*



▲ *Barnstorf im Eiswinter 2014*



▲ *Am Saaler Bodden bei Althagen, 2010*

schiff SWANTEWITT seinen regelmäßigen Dienst wieder aufnehmen konnte. 1911 fuhren neben den Schlitten auch Pferdegespanne und sogar ein Auto über das Eis. 1917, als das Eis die Ostsee noch im März bedeckte, erzwangen starke Schneestürme sogar die Einstellung des Schlittenverkehrs auf dem Saaler Bodden.

Über den Eiswinter 1928/29 wurde schon oft berichtet. Die Insel Rügen war damals fest vom Eis umschlossen und auf der Ostsee ließ sich, so weit das Auge reichte, kein offenes Wasser erkennen. Im Dezember 1928 tobte an den Küsten eine Sturmflut und Schneestürme bestimmten das Wetter. Der Verkehr in den Küstengewässern kam zum Erliegen, Schiffe gerieten in Seenot. Die Sassnitzer Seebrücke wurde durch das Eis zerstört. Die Warnow war vollständig gefroren, sodass der Verkehr über das

Eis sogar mit Fuhrwerken möglich war. Der Frost nahm im Januar weiter zu und die Temperaturen in Mecklenburg gingen Ende des Monats bis auf -28°C herunter. Erst am 6. April trat endlich das lange ersehnte Tauwetter ein. Elf Jahre später wird berichtet, dass im Winter 1940 die Insel Poel von Wismar aus nur mit Eisschlitten zu erreichen war.

An bemerkenswerte Eiswinter der neueren Zeit erinnert sich Günther Peters aus Barnstorf bei Wustrow. Er nennt die Jahre 1946/47 und 1953/54, als er noch am 20. März nach Born segelte, sowie das Jahr 1956, in dem er ebenfalls noch am 26. März nach Langendamm übers Eis fuhr. Am 14. April 1970 lag der Permin vor Wustrow noch unter einer Eisdecke, obwohl der Saaler Bodden bereits wieder offen war. 1996 erreichte Peters sein Gehöft in Barnstorf am besten mit dem Pkw über das Eis. Diese Zeit wurde als längster Eiswinter der letzten 33 Jahre an der Ostseeküste bezeichnet. Die längste Vereisungsdauer wiesen die Boddengewässer auf, in denen die Eisbildung bereits Anfang Dezember 1995 begann und erst im April 1996 endete.

Aber es gab auch Winter ohne Eis auf dem Bodden. Die Kälteperiode 2007/08 bezeichnen die Meteorologen als den bisher schwächsten Eiswinter der Ostsee seit 1720. Und auch die letzten 20 Jahre mit mehr oder weniger zugefrorenen Gewässern könnten bald in die Geschichte eingehen, denn der Kieler Klimaforscher Mojib Latif prognostiziert: *»In hundert Jahren werden wir praktisch gar keinen Winter mehr haben. Es ist auffällig, dass es in den letzten 50 Jahren ungewöhnlich viele milde Winter gegeben hat. Der Klimawandel wird sich durchsetzen.«*



Das Eis zum Segeln

In besonders strengen Wintern mit längerer Kälteperiode vereisen bei nordöstlich einbrechenden Kaltfronten auch die südlichen Gebiete der Ostsee. Das Meerwasser der Außenküste gefriert dabei nicht so leicht wie das salzarme Brackwasser der Binnenmeere,

»Wenn das Wasser fällt, dann springen auch die Borsten und das Eis schiebt sich zusammen. Wenn das Wasser steigt, geht es auseinander und es entstehen Risse, die man erst erkennt, wenn man kurz davor ist.« (Günter Voß)

der Boddengewässer. Ursache hierfür ist zum einen der Gefrierpunkt, der bei Seewasser je nach dessen Salzgehalt bei bis zu -2°C liegen kann. Zum anderen spielen auch Faktoren wie

Windrichtung und -stärke, die Wassertiefe und die Niederschläge eine wichtige Rolle, wie schnell sich Eis bildet.

Für die Seefahrer steht das »Eishandbuch« zur Verfügung, das vom »Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie« (BSH) herausgegeben wird. Die Nomenklatur der Eisverhältnisse nennt über 60 Stichworte zu den Eisarten. Darunter bezeichnet das Wort »Festeis« die für das Eissegeln relevante Eisart. Die anderen spezifischen Begriffe sind in erster Linie für die seefahrenden Nautiker von Bedeutung.

Erstmals erschien 1901 eine tägliche Eismeldung als Beilage zum Wetterbericht der »Deutschen Seewarte«, dem Vorgänger des »Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie« (BSH). Seit 1928/29 liefert der »Eisbericht« als eigenständige Veröffentlichung – heute auf moderne Beobachtungstechnik und Satellitendaten gestützt – aktuelle Informationen. Mit ihm wurde ein einheitlicher Eiscode im Eismeldedienst eingeführt. Auf den Internetseiten des BSH wird heute ein digitaler Eisatlas für die Ostsee bereitgestellt. Hierfür liefern, während der Frostperiode, 28 ehrenamtliche Eisbeobachter ihre täglichen Mitteilungen.

