

Wir hievten dann die Segel

Dr. Walter Harcken, Landarzt, Maler und Schriftsteller aus Dorum (1890 – 1971), schrieb den nachfolgenden Artikel „über die längst vergangene Küstenschiffahrt“, wie er es nennt.



Foto: Hein Carstens

Der ungewöhnlich rüstige Achtziger, der so anschaulich und spannend erzählen kann, kramte hier in seiner Jugendkiste. So wird noch einmal das lebendig, was man in Wursten schlicht „de Schippere“ nannte: Handelsschiffahrt, Seehunde, das Watt, und die ersten Anfänge der Granatfischerei in der Zeit um 1900.

Dass die Welt sich ändert, braucht man heute nicht erst zu betonen.... da mag es gut sein, sich der alten Zeiten und ihrer Wesenheit noch einmal zu erinnern, denn ich glaube, ihr gegenüber haben wir nicht nur gewonnen, sondern wir müssen auch ... einen sehr hohen Preis bezahlen durch den Verlust wertvollen Reichtums. Ich hoffe das klarmachen zu können an einem – wenig bekannten - Nebenstrom des Lebens, der Küstenschiffahrt.

....Jetzt sind wir einmal auf dem Deich, da gehen wir gleich weiter hinüber. Offenbar war dies Idyll am Hafen Jahre vorher noch ungestört. Änderung bewirkte erst der Bau der Eisenbahn Anno 1896, die das Land Wursten bis Cuxhaven durchquerte und den ganzen Handel an sich riss. Man muss sich die vorher bestehenden Zustände ganz klar machen, um diesen Umschwung richtig verstehen zu können: Jeglicher Verkehr zu Lande war auf Pferdetransport angewiesen – trotz der wenig einladenden – kopfsteingepflasterten – Straßen. Gummibereifte Fahrzeuge, ja auch Fahrräder in heutigem Sinne gab es noch nicht, Auf der Geest wuchs nur Roggen, Buchweizen und kümmerlicher Hafer, denn Kunstdünger gab es nicht. Ich kenne noch gut die unendlichen Heideflächen, Z.B: zwischen Holbel und Neuenwalde war ein einziges Heidefeld. Da war es noch, wie Dehmel sagt: „...und da dehnt sie sich, die Heide, nebelnd, gespenstiglich, und die Winde darüber sausend. O, wär hier ein Schritt wie tausend...“

Große Ewerflotte

Weizen aber wuchs nur in der fetten Marsch, und daher war ganz Land Wursten damals sozusagen ein einziges Weizenfeld. Der Transport dieser ungeheuren Kornmassen nach Hamburg oder Bremen ging ausschließlich übers Wasser. Eine große Flotte von Ewern und Schaluppen

lag bereit, um im Herbst die von allen Seiten anrollenden Weizenmengen von den Wagen in den Laderaum zu übernehmen. Auch die Holländer fanden sich dann mit ihren schweren Tjalken ein. (Die letzte Strecke von der - von Napoleon für seine Kontinentalsperre gebauten Strichchaussee zum Deich war meist recht schmierig und schwierig! „Wenn wi mit twee Peer ne dörkomt, dennso spannt wi veer vör“, sagte mir Emil Meyer.)

Wenn so ein Schiff mit vollem Laderaum in Bremen oder Hamburg angekommen war, sollten die „Thaler“, die sich bei den Wurster Bauern dann oft stapelten. Auf der Rückreise nahmen die Bremer Schiffer neben Waren aus der Stadt dann meist Torf aus dem Teufelsmoor mit – von den Mackensen'schen Torfkähnen! – in die Heimathäfen, wo Brennmaterial sehr gefragt war, und die Hamburger suden auf der Oste Mauersteine zum Häuserbau. Das ergab einen lebhaften und lukrativen Handel zur Herbstzeit.

Vor der Ernte nahmen die Schiffer natürlich auch ihren Teil von den Schätzen des Meeres: Buttfang, gelegentlich ein Seehund, deren Leber sehr geschätzt wurde, oder sie „muschelten“. Das habe ich selbst noch einmal mitgemacht: Muscheln wurden in Körben sauber gespült und in den Raum geschüttet. Bis er voll war, dauerte das damals zwei Tage. Dann ging die Fahrt nach Wremen, wo der Brennofen stand. Der Muschelkalk von da übertraf m.E. den besten Zement.

Mit einer kleinen häuslichen Landwirtschaft zusammen war das für die Schiffer ein auskömmliches Dasein. Die hohe Zeit des florierenden Handelns, der die Wurster Bauern reich machte, wird ja auch für die Schiffer eine einträgliche Beschäftigung gewesen sein. Diese Zeit kenne ich selbst nur indirekt, aus Erzählungen und durch allmählich verschwindende Reste der Flotte.

Emil Meyer, der große Bauer am Alten Deich – am „Schwarzen Wehl“, der alten Deichbruch-stelle, wo Storm seinen Schimmelreiter umkehren lässt – hatte auch das erste – und damals einzige Sportsegelboot. Durch ihn und seinen Sohn Gustav kam ich mit zum Buttfang und erstmals - auf Seehundsjagd! (Da wäre ich um ein Haar selbst dabei draufgegangen!) Bei diesen Fahrten stieß ich dann auf Erwin Harms, den jüngsten der vier Söhne des alten Hein-rich Harms, der als der einzige nur Schiffer geblieben war und seinen Lebensunterhalt weiter von der See holen wollte. Erwin war meines Alters und wir zwei passten gut zusammen, Mit ihm konnte man „Pferde stehlen“. Mit der „Jork“ ist er 1914 untergegangen.

Fahren bei Nacht

Die Schiffe waren natürlich alle reine Segelschiffe. Schiffsmotoren kamen erste später auf. Bei Gegenwind im Tief mussten wir dann schieben, was wohl gelernt sein wollte. Erwin und ich leisteten darin „Überdurchschnittliches“! Unvergesslich ist mir auch das Fahren bei Nacht. Irgendwo waren wir liegengeblieben, und dann weckte uns der Alte: „Wi möt Anker op!“ Es war pechschwarze Nacht. Rundherum Wasser. Nur weit am Horizont einige Lichter, die auch nicht alle stillstanden. Wir hievten die Segel hoch und los ging die Fahrt gegen die schwarze Finsternis. Erwin und ich mussten „ausstechen“, jeder auf seiner Seite, und laufend immer laut rufen, was wir mit dem Haken fühlen und so tönte es ununterbrochen: „Drög – drög – Schiet – drög – deeper – Sand – Schiet – Muscheln – schoh – schoh – (dieses Schoh hieß: kein Grund mehr!) Da fuhr das Schiff in den Wind und es kam das Kommando: „Anker weg!“ Und am nächsten Morgen lagen wir genau in einem Priel am Fahrwasser, so dass wir Butt fangen und auch jederzeit das Fahrwasser der Balje erreichen konnten! Da habe ich den alten Harms bewundern müssen! Und erst im Laufe einer langen Seefahrtspraxis bin ich allmählich hinter ds Geheimnis dieser Kunst gekommen.

Der Handel über das Wasser erstreckte sich bis nach Holland, von woher ja auch Schiffe kamen. Oft lagen ein Dutzend Schiffe zusammen, um das Hochwasser abzuwarten und dann über das Watt zu rutschen. Auch geschmuggelt wurde viel! Umsonst hat ja das Schmuggelloch, das noch heute so heißt, sicherlich nicht seinen Namen bekommen. (Davon habe ich köstliche Geschichten erzählt bekommen!) Das alles schleppte sich nach 1896 noch einige Jahre so hin, aber dann war es um die Jahrhundertwende sehr schnell ganz damit vorbei. Und aus dem Schiffer Heinrich Harms wurde ein Fischer – und Seehundjäger! Das haben ich, und ebenso meine Brüder, soviel es nur ging, fast zehn Jahre lang eifrig mitgemacht. Oft blieben wir mehrere Tage lang draußen. Wir hatten ja Schlafkojen unter Deck. Es war eine herrliche Zeit! Zuerst ging es immer auf Seehundjagd, und wenn dann „nichts mehr los“ war, mussten wir Möweneier suchen oder was sich sonst da als mitnehmerswert anbot. Das Wasser war damals „urwüchsiger“, wenn ich das mal so nennen darf: Tümmler treiben sich regelmäßig in Scharen darin herum, einen habe ich einmal geschossen (mit dem 3. Schuss), und angetriebebene Störe habe ich auch mehrfach gefunden auf dem Knechtsand. Die Menschen mit Technik und Öl haben das radikal geändert!

Und zuletzt, wenn der Wind passte, kam das kleine Granatnetz über Bord. Wir fingen nach kurzer Fahrt immer mehrere hundert Liter dicker Granat! Es gab aber damit keinen Handel. Das lag allein bei den Granatfrauen! Die gingen zu Fuß an die Grodenkante, zogen Strümpfe und Schuhe aus, banden die Röcke hoch und schleppten ein kleines Netz einige Male über das Watt. Dann hatten sie zwei Körbe voll. Mit diesen lebenden Granat gingen sie dann gleich zu Fuß nach Dorum und verkauften sie. Ich weiß noch, wie meine Mutter sie kochte und mit der glühenden Feuerzange umrührte. Das war so allgemeiner Brauch. Erst allmählich, als von Glahn, Dorum, ein Handel mit Granat aufzog, kam es dazu, dass der Fang gleich an Bord gekocht wurde und mit den sich ausweitenden Handelsbeziehungen und besseren Verarbeitung der Fänge bildete sich ganz, von Jahr zu Jahr zunehmend, der heutige Zustand heraus: Eine zahlreiche Flotte von leistungsfähigen Motorkuttern in allen Marsch- und Sielhäfen, wo auch große Fänge verarbeitet und verwertet werden können. Schiffe mit starken Motoren, zwei großen Netzen, Echolot und Funksprechgerät und - Konkurrenz! Herrlich...ist es nicht mehr!

Aus der großen Schifferflotte ist eine Fischerflotte geworden! Es ist eine Industrie und immer unwichtiger wird die Natur. Mir scheint, der Sinn dieses schönen Lebens hinter dem Deich hat sich gewandelt: Von der Lebensfreude zum Geldverdienen. Dankbar bin ich, dass ich auch den ersten Teil miterleben durfte!

Erschienen im Nordseekalender 1972

Leicht gekürzt