

Bindemittel aus Muscheln – Wurster Fischer fahren mit Ewern zum „Schillen“ – Harte Arbeit auf den Sänden

Wurster Kalkprodukt war überall gefragt - Bis weit nach Mitteldeutschland rollten die Eisenbahnwagen

Als es noch keine Fischkutter gab, als noch keine Schleppnetze in den Granatfanggründen entlang der Wurster Küste ins graue Wasser klatschten, war der Muschelfang mit ein Hauptverdienst der wenigen Wurster Frachtfischer. Noch um die Jahrhundertwende sah man die braunen Segel der breiten, schwarz gestrichenen Ewer bei den Muschelbänken, der „Till“ und des „Knechtsandes“. Um es richtig zu sagen, es waren nicht die kleinen, weißen lebenden Herzmuscheln, für die man sich interessierte, vielmehr waren es nur ihre Schalen, die zu Millionen auf den Sänden lagen. Aus den Muschelschalen brannte man erstklassigen Kalk.



Ein so buntes Leben und Treiben wie heute, das kannte man nicht in den Wurster Sielhäfen, Wremer und Dorumer Tief vor rund hundert Jahren. Da lagen zwei oder drei der Wurster Frachtewer an der Kaimauer, und in aller Ruhe rollten die Kaufleute ihre Fässer oder trugen die Kisten und Kisten aus dem Schiffsinernen an Land. Hatte der Kaufmann dem „Schipper“ sein Geld nach alter Sitte auf das Brett der Ruderpinne gezählt, der bärtige Schiffer mit dem seltsamen Melonenhut auf dem Kopf die Rechnung quittiert, dann kaufte er wiederum beim Kaufmann: ein kleines Fass Rum, ein kleines Fass Sauerkraut, einen Sack Bohnen, mehrere Pfund Pökelfleisch, drei große Mettwürste, einen halben Schinken, Kaffee, Tee und Zuckerhüte ein.



Proviand für zehn bis vierzehn Tage. Jeder wusste dann am Sielhafen, der Schiffer fährt zum „Schillen“, das heißt zu den Muschelbänken, den Sänden, hinaus. Fischer Emil Harms vom Wremer Tief erzählte einmal vom Schillfahren. Er selbst hisste noch als Junge auf den breiten Ewern die braunen Segel und durfte das Ruder halten. „Das war noch eine schöne Zeit, das ‚Seilen‘“, berichtete er, wenn der Wind so recht in die Segel fuhr und das Wasser vor dem Bug „pulschte und lebte“, wie die Wurster Fischer zu sagen pflegten.

Man war schon auf der Muschelbank, wenn die graue Flut noch stand. Die Anker wurden geworfen, und Faden um Faden verlor sich das Wasser unter dem Boden des flachen Schiffes. Ein bis eineinhalb Stunden nachdem die Anker geworfen waren, wurden die hellen, oft viele hundert Meter langen Muschelbänke sichtbar. Zuvor hatte man knietief im Wasser stehend, noch ein etwa einen halben Meter tiefes Loch gegraben. In dieser „Balje“ wurden später die Muscheln, die in Körben lagen, gereinigt.

Wenn die Flut nur noch in der Ferne rauschte und brandete, stand der Schiffer oft mit seiner ganzen Mannschaft vor der Bank, und die Schillforken mit vier Zinken, ähnlich wie Heugabeln, nur breiter, fuhren in die oft noch unter dem Sand liegenden Muscheln. Man musste sehr fleißig sein, um das Tagespensum von 50 bis 60 Körben zu schaffen. Mit Hilfe einer Trage brachte man die gefüllten Körbe zum Wasserloch, und dort wurden sie durchgespült.

Über ein schwankendes Brett ging man zum Schiff hinauf und warf die schillernde Fracht in den Laderaum. „Das war eine verteufelt mühselige Arbeit“, sagte Emil Harms einmal, besonders wenn die Sonne heiß hernieder brannte. Aber vor allem auch dann, wenn die Muschelkolonien nicht sehr ergiebig waren.

Zehn bis vierzehn Tage lag man vor Anker. Wenn die Flut kam, dann mussten die „Moses“ den Herd anheizen und das Essen kochen. Wehe, wenn es nicht schmeckte! Lag der Anker wieder an Deck und fuhr der Wind in die dunklen Segel, ging es mit vollen Laderäumen zum Hafen zurück, denn die Wurster Muscheln waren sehr begehrt.



Szene aus dem Diorama im Museum für Wattenfischerei mit der Darstellung der Schillfischerei.

Verfasst von Hein Carstens.

Erschienen im Kreisanzeiger der Nordsee-Zeitung am 23. November 1985

Torfbrand schuf Muschelkalk

Arbeit in starker Hitze – Wurster Muschelkalk nach Mitteldeutschland

Wie entstand der Muschelkalk? Zum Brennen benötigte man einen besonders leichten Torf. In dem rund aufgemauerten Ofen, er verjüngte sich nach oben, schichteten die Arbeiter von unten her durch eine Eisentür Brennmaterial und Muscheln auf. Eine etwa vier bis fünf Soden dicke Torfschicht bildete die Unterlage. Darauf wurde eine Muschelschicht gelegt, die so dick war, wie ein Torfsoden. Dann schütteten die Brenner wieder eine vier bis fünf Soden dicke Torfschicht auf die Muscheln. Zwei Tage dauerte der Brand.



Letzter Muschelkalkofen am Wremer Tief, davor ein Haufen Muschelschalen und ein Karren zum Transport.

Ein Ofen fasste insgesamt, je nach Größe, neun bis elf Schichten Torf und Muscheln. Während der Füllung wurde in der Mitte des Ofens ein breiter Eisenring in der Einlagerung hochgezogen, und zwar so, dass in der Mitte ein kreisrunder Raum über dem unten liegenden Feuerrost freigehalten wurde.

Eine Treppe führte zu einer zweiten Eisentür am Oberrand des Ofens. Durch diese obere Tür steckte der Brennmeister mit Petroleum getränkte Torfsoden. Ehe er sie auf den Feuerrost warf, zündete er sie mit dem Ruf an: „He geht – gooden Brand!“

Nach dem Brennen wurde der „Brand“ durch die untere Eisentür geleert. Kippkarren, die mit zwei Pferden bespannt waren, nahmen den Inhalt auf und beförderten ihn zu den Plätzen, an denen der Kalk gelöscht wurde. Das Löschen war eine schwere Arbeit. Zwei Männer waren damit beschäftigt. Ganz rasch mussten etwa 16 bis 18 Eimer Wasser über den ungelöschten Kalk einer jeden Karre gegossen werden. Das Wasser entnahm man der nahen Wasserlöse. Dichter weißer Dampf umhüllte die Männer, die den Kalk immer wieder durchschaufeln mussten. Bei der Hitze keine leichte Arbeit.

Der löschende Kalk erreichte so große Hitzegrade, dass man in ihm Hühnereier in zweieinhalb Minuten gar kochen konnte, erzählte der Landwirt Eide Hey einmal. 85 bis 90 Tonnen ergab der Brand eines Ofens. Bei der Tonne handelt es sich um ein altes Wurster Maß. Danach hatte die Tonne vier Scheffel. Das sind nach heutigen Begriffen etwas 40 Liter.

Der Kalk wurde in Jutesäcken verpackt und kam dann in den Handel. Um 1880 kostete eine Tonne etwa vier bis fünf Mark.

Noch um die Jahrhundertwende rollten Eisenbahnwagen mit Wurster Muschelkalk bis nach Mitteldeutschland. Die billigere Herstellung von Zement ließ diesen Erwerbszweig rasch aussterben.

Verfasst von Hein Carstens.

Erschienen im Kreisanzeiger der Nordsee-Zeitung am 23. November 1985