

BILDER EINER FANGFAHRT MIT DEM KRABBENKUTTER AN DER WURSTER KÜSTE

VON GERTH SCHMIDT (TEXT)
UND ECKHARDT KAISER (PHOTOS)

Nördlich von Bremerhaven zieht sich ein kaum 30 km langer und recht schmaler Marschstreifen an der Küste entlang bis Berensch bei Cuxhaven. Marschland, Deiche, Watt, Dörfer und Höfe prägen das äußere Bild dieser alten Kulturlandschaft, des Landes Wursten (Abb. 1). Zu den Eigenheiten, die geradezu zum Kennzeichen der Region geworden sind, gehören die Krabbenhäfen und die Kutter. Die über Jahrhunderte bedeutsamen Wurster Frachthäfen sind

längst verschwunden. Drei Kutter- und Freizeithäfen finden sich heute an den Tiefs, der seeseitigen Fortsetzung der Wasserlösen aus der Marsch. Die notwendige Entwässerung der Marschen erfolgte lange Zeit ausschließlich über Wasserläufe, die in Ost-West-Richtung auf den Deich zuführen. Das Wasser wird durch Schleusen im Deich – die Siele – in das Watt geleitet, wo es im Laufe der Zeit Priele in den Untergrund gespült hat. Diese Priele dienen den Schiffen als Fahrrinnen durch das Watt. Heute erfolgt die Entwässerung der Wurster Marsch hauptsächlich über den in Nord-Süd-Richtung laufenden Grauwall-Kanal. Die meisten Siele haben ihre Funktion verloren und sind zugeschüttet oder verschlickt. An drei Stellen blieben die typischen Sielhäfen erhalten: Wremen (Wremer Tief), Dorum-Neufeld (Dorumer Tief), Spieka-Neufeld. Sie dienen vor allem als Häfen für die Krabbenkutter.

Die Menschen haben das Watt immer zur Jagd und zum Fischfang genutzt, meist, um den eigenen Speiseplan zu bereichern, in Grenzen auch, um die Beute in der engeren Umgebung im Nebenerwerb zu verkaufen. Die Menschen nutzten das alte Wurster Fischereirecht, das, eingeschränkt durch die Nationalparkverordnung, bis heute besteht, durch das Aufstellen von Reusen und Stellnetzen (passive Fischerei), oder sie gingen mit der Sperrlade oder mit dem Schiebhämen ins Watt (Abb. 2).

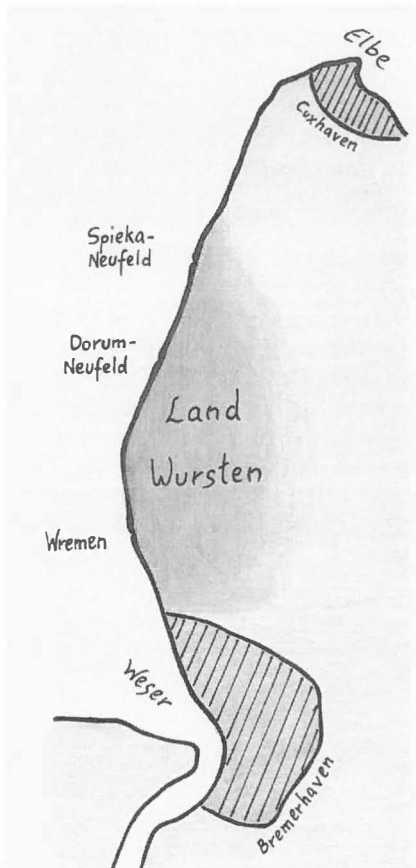


Abb. 1 Zeichnung: D. Kühn



Abb. 2 »Krabbenfischer auf dem Wattenmeer bei Ebbezeit.« (Sammlung Gerth Schmidt)

Vor gut hundert Jahren begann die Fischerei im Wattenmeer von Booten aus, meist mit Segelbooten und einem Baumnetz. Ihren kommerziellen Durchbruch erlebte die Wattenfischerei aber erst ab Beginn unseres Jahrhunderts mit der Motorisierung der Boote. Die Berufsfischerei verbreitete sich seit Ende des Ersten Weltkrieges an der Küste, und sie gehört neben der Landwirtschaft und dem Tourismus zu den bedeutsamen Wirtschaftszweigen des Landes Wursten.

Die Speisekrabben sind das Hauptprodukt der Wattenfischerei. Der Handelsname Krabbe ist allgemein geläufig, obwohl das kleine graue Tier – wissenschaftlich bezeichnet – eine Garnele ist (Abb. 3). Als Krabbe betitelt der Zoologe die Tiere, die landläufig Krebse genannt werden. Für die Speisekrabben ist auch die Bezeichnung Granat verbreitet. Andere Namen, wie der plattdeutsche Porre oder das Kraut, haben sich allgemein nicht durchgesetzt.

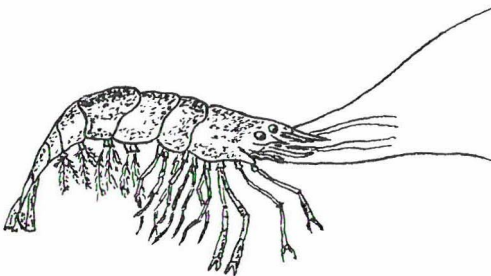


Abb. 3 Zeichnung: D. Kühn



Abb. 4

Die Fangfahrt

Die Arbeitszeit der Wattenfischer hängt ganz von Ebbe und Flut ab. Zum Verlassen der Sielhäfen muß der Wasserstand hinreichend hoch sein, die Heimkehr in den Hafen ist nur möglich, wenn noch ausreichend Wasser im Priel ist. So reicht die Fangreise von Flut zu Flut, also gut zwölf Stunden.

Die Kutterhäfen bieten meist ein eher ruhiges Bild (Abb. 4). Kurz vor dem Auslaufen wird es lebendig. Die Kutter werden von den Besatzungen starkklar gemacht, die Dieselmotoren

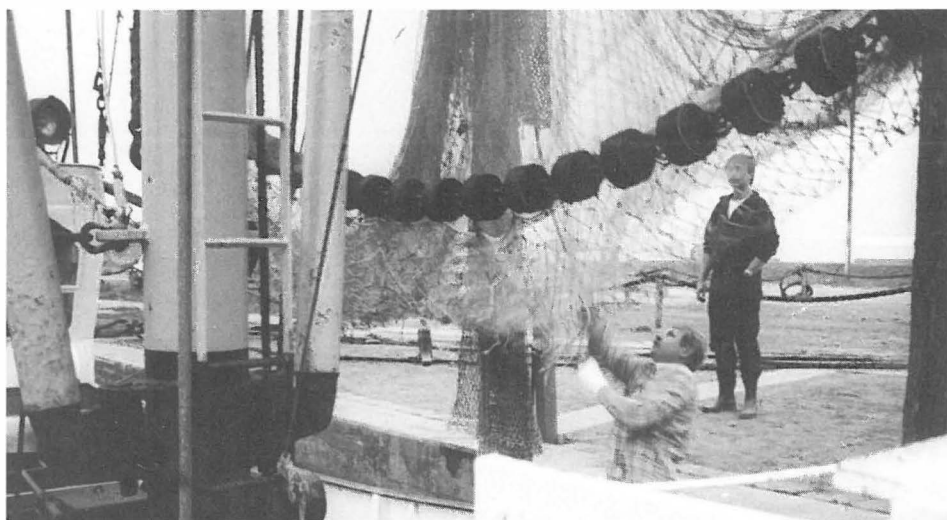


Abb. 5



Abb. 6

laufen an. Die Netze, die noch vom Vortag zum Trocknen am Ladebaum hängen, werden vor der Ausfahrt an Deck gelegt und an der Bordwand festgelaicht (Abb. 5, 6), Körbe und Kisten bereitgestellt. Am Dorumer Tief geht es etwa eine Stunde vor Hochwasser los. Deutlich sichtbar ist die Verschlickung des Hafens (Abb. 7). Seit das Wasser der Marsch hauptsächlich durch



Abb. 7



Abb. 8

den Grauwall-Kanal gen Süden abgeführt wird und nördlich vom Containerterminal Bremerhaven in die Weser fließt, fehlt die regelmäßige kräftige Spülung der Sielhäfen. Die Verschlickung bedeutet eine starke Beeinträchtigung für die Fischer. Aufwendige Ausbaggerungen sind immer wieder nötig.



Abb. 9



Abb. 10

Die Kutter brechen gemeinsam auf. Die Ladebäume steil am Mast aufgestellt, arbeiten sich die Schiffe durch das noch flache Wasser und fahren nacheinander in den gewundenen Priel ein (Abb. 7–11).



Abb. 11



Abb. 12

Der Kutter ist ein alter Schiffstyp. Im 19. Jahrhundert entdeckte die deutsche Fischerei den segeltüchtigen Kutter für sich. Auch nach der Motorisierung der Fahrzeuge der Küstenfischerei – ab 1906 – hat sich der Grundtyp erhalten. Zwar wurde der Schiffskörper größer und schnittiger, einige Details änderten sich, und die Schiffe werden heute kaum noch aus Holz gebaut, aber auch die modernen Stahlkutter ähneln ihren Vorgängern augenfällig. Seit Ende der 40er Jahre tragen die Kutter ein festes Ruderhaus, das im hinteren Teil des Schiffes über der Maschine aufgebaut ist. Nur bei den an der deutschen Küste bisher eher seltenen Mehrzweckkuttern ist das Ruderhaus nach vorn gebracht worden. Sie ähneln so den Heckfängern der kleinen und großen Hochseefischerei.

Entschieden geändert hat sich in den letzten Jahren die Ausrüstung der Kutter: Motorwinde, motorgetriebene Siebe, Kühlräume, Radar, Funk, Echolot, computergestützte Navigationshilfen und Autopilot gehören heute zur Ausstattung. Zu den Traditionen der Schifffahrt in den Wattgebieten zählen die Pricken, Baumstämme, die an die Prielkante gesetzt sind und den Verlauf der Fahrrinne markieren (Abb. 11). Ihre Unterhaltung gehört zu den Gemeinschaftsaufgaben der Fischer.

Während der Ausfahrt zu den Fanggründen werden letzte Arbeiten an Bord erledigt (Abb. 12, 13). Zur Besatzung des Kutters gehören meist zwei Mann: der Fischmeister und Eigner fährt den Kutter in der Regel als Kapitän, ein Fischwirt erledigt fast alle sonstigen Arbeiten während der Fangfahrt. Mitunter ist auch noch ein Auszubildender an Bord. Bei der Ausreise liegt das Netz an Bord, der Baum in der Halterung über der Bordwand (Abb. 14). Der Gehilfe des Eigners knotet das Netzende – den Steert – mit einem Tau zu (Abb. 15).

Die Fischerei erfolgt überwiegend in den traditionellen Fanggründen, den Prielen, Flußmündungen – im Land Wursten der Weser – und an der Seekante bis zu einer Tiefenlinie von ca. 20 Metern. Ökonomischer Druck, rechtliche Veränderungen in der Europäischen Gemeinschaft und Schwankungen im Fangergebnis führen aber inzwischen auch zu Fang-



Abb. 13

fahrten außerhalb der angestammten Fanggebiete. Die Küstenfischerei steht unter starker ausländischer Konkurrenz, vor allem aus den Niederlanden, und muß die Abläufe rationeller organisieren und das teure Kapital besser nutzen.

Sind die Fanggründe erreicht, geht es an das Aussetzen der Netze. Die Krabbenkutter tra-



Abb. 14



Abb. 15

gen meist zwei Netze. Nur wenige, an der Wurster Küste zur Zeit ein Kutter, verfügen über drei Netze. Nach dem Anheben des Geschirrs fiert der Gehilfe des Eigners die Netze mit Hilfe von Winde und Ladebaum seitlich über die Bordwände aus (Abb. 16–18). Der Mitarbeiter läßt die Netze an der ca. 80 Meter langen Schleppeleine, der Kurrleine, langsam ins Wasser



Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18



Abb. 19

(Abb. 19). Diese alltägliche Prozedur erfordert große Geschicklichkeit und Erfahrung. Mit ausgefierten Netzen, also beim Aussetzen, während des Schleppens und beim Einholen, ist der Kutter in seiner Stabilität gefährdet.

Gefangen wird mit einem alten Netztypus, der sich nur in der Wattenfischerei gehalten hat, der Baumkurre (Abb. 17–19). Der Baum, heute aus Stahlrohr, spannt die Öffnung des Netzes. Auf zwei kufenartigen Bügeln, die an den Enden des Baumes angebracht sind, gleitet das Netz

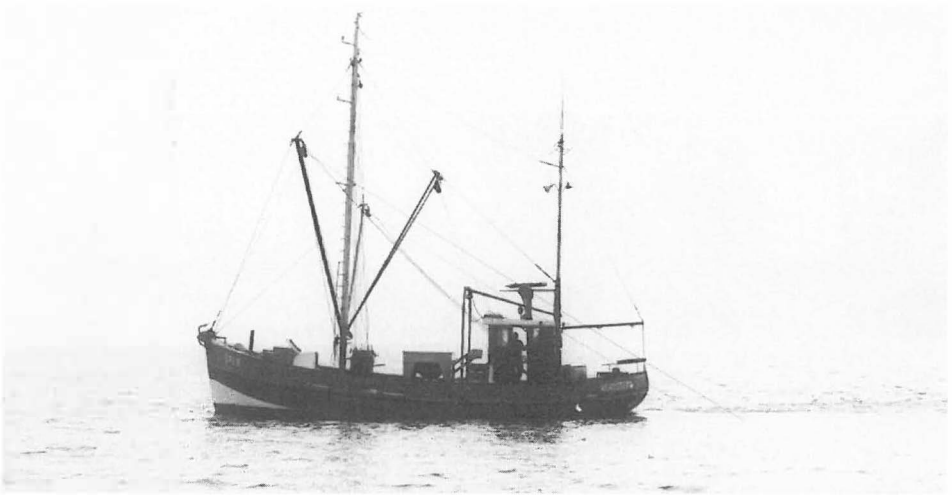


Abb. 20

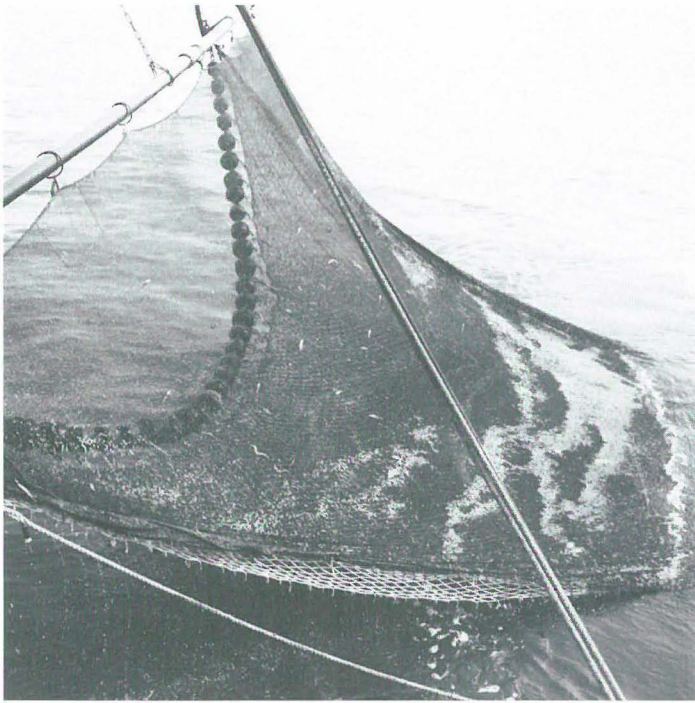


Abb. 21

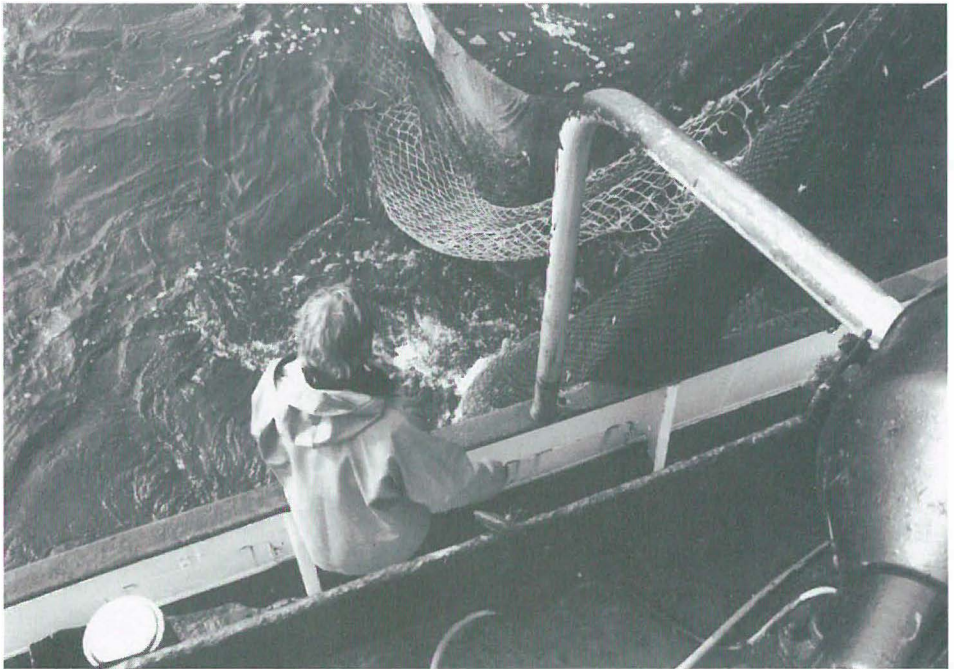


Abb. 22

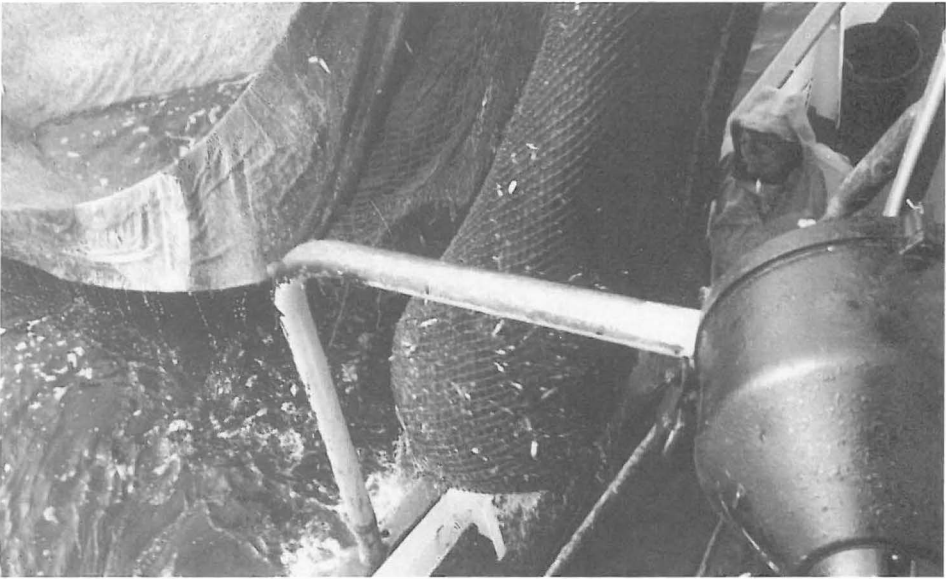


Abb. 23

über den Grund. Baumlänge und Netzgröße hängen von der Größe und Motorisierung des Fahrzeugs ab. Moderne Kutter sind bis zu 17 m lang, ihre Dieselmotoren leisten 180 bis 250 PS. Die Baumlänge beträgt dann ca. 10 m, das Gesamtnetz mit dem 3 m langen Steert erreicht eine Länge von ungefähr 15 m.

Die Unterkante des Netzes bildet eine Rollenkette mit über 30 Rollen. Sie ist nicht gespannt, so daß sie beim Schleppen hinter der Oberkante über den Boden läuft. Die Rollen



Abb. 24

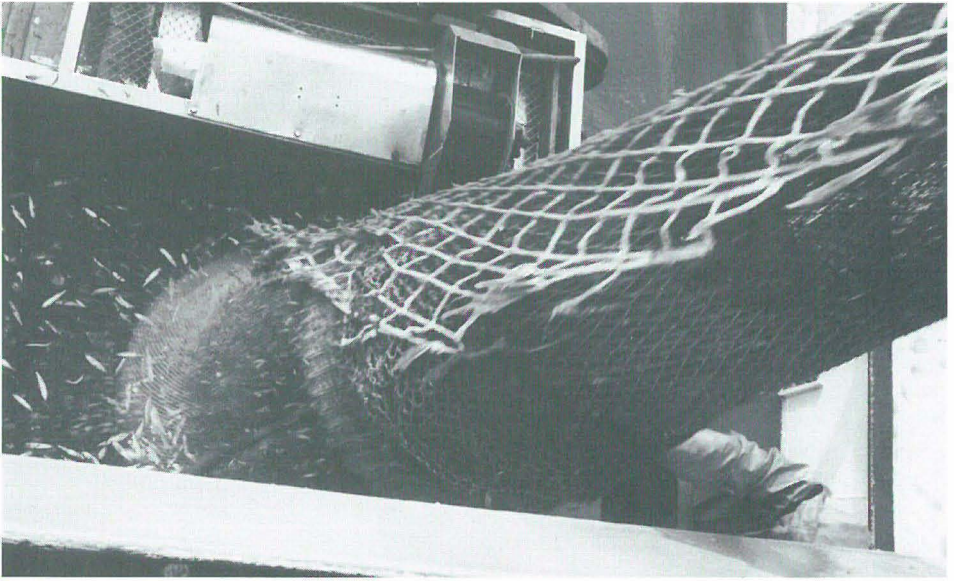


Abb. 25

erleichtern das Schleppen, sie führen das Netz über die meisten Hindernisse hinweg. Daneben sind sie beim Krabbenfang besonders nützlich: da sie erhebliche Geräusche und Erschütterungen verursachen, scheuchen sie die Garnelen vom Grund auf. Die aufgeschreckten Krabben fliehen nach oben, direkt in das Netz.

Ungefähr eine Stunde lang werden die Netze an den Kurrleinen mit der Gezeitenströmung an der Stromkante oder den Prielkanten entlang gezogen (Abb. 20). Während des Schleppens



Abb. 26

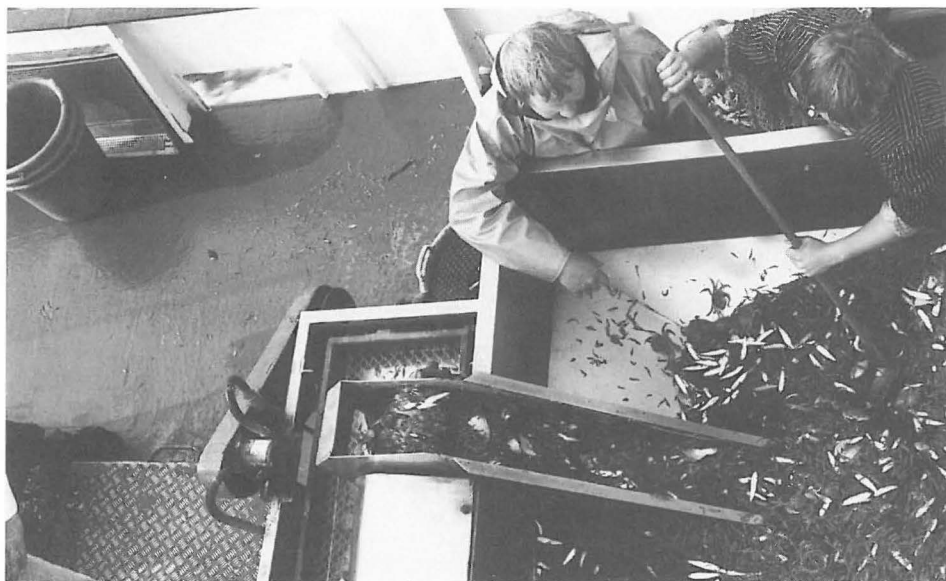


Abb. 27

ist höchste Konzentration geboten. Der Kapitän im Ruderhaus beobachtet mit Hilfe des Echolots den Grund. Weitere Hilfestellung bieten ihm dabei die Seekarten mit seinen persönlichen Eintragungen und seine Kenntnis des Reviers. Scharfe Kanten und auf dem Boden liegende große Objekte stellen eine Gefahr für Netze und Schiff dar. Verhakte Netze haben schon wiederholt zu Unfällen, manchmal zum Verlust von Mannschaft und Kutter geführt.

Ein spannender Moment ist das Hieven der Netze (Abb. 21, 22). Nun zeigt sich, ob der



Abb. 28

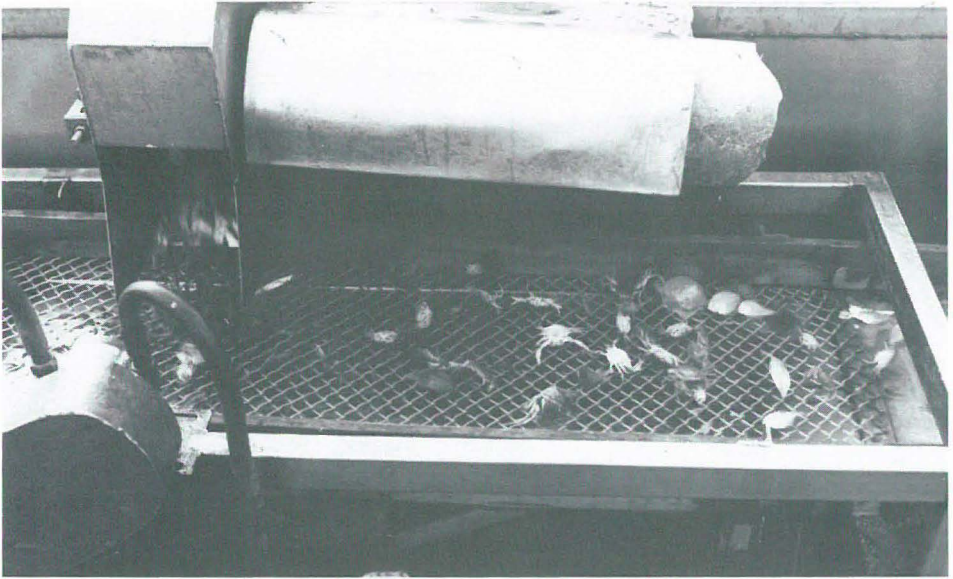


Abb. 29

Fang lohnend war. Nicht immer gibt es einen prallen Steert voller grauer Garnelen.

Der Mitarbeiter hebt das Netzende mit der Winde über die Bordwand und schwenkt den Steert über einen trichterartigen Aluminiumbehälter, der vor dem Ruderhaus steht (Abb. 23, 24). Mit einem Ruck öffnet er den Knoten im Tau, der das Netzende verschließt (Abb. 25, 26).



Abb. 30



Abb. 31

Der Fang ergießt sich in den Behälter: Krebse, kleine Plattfische, junge Kabeljaue und andere Jungfische – und vor allem Krabben. Es gibt immer etwas verwertbaren Beifang wie Schollen oder Seezungen, daneben aber auch Treibsel, Holzstücke, Algen, Steine, wenn man Glück hat, vielleicht ein Stück Bernstein.



Abb. 32



Abb. 33

Über ein Transportband kommt der Fang auf ein motorgetriebenes Rüttelsieb (Abb. 27, 28). Beifang und große Fremdkörper sammeln die Mitarbeiter per Hand aus dem Trichter (Abb. 27). Das obere weitmaschige Sieb (Abb. 29) hält die Krebse, Fische und Gegenstände zurück, die Rüttelbewegung der Maschine befördert sie nach rechts. Sie fallen an Deck und



Abb. 34



Abb. 35

werden wieder über Bord geworfen. Im unteren längsrilligen Sieb fangen sich die Speisekrabben. Auf der linken Seite des Siebes fallen sie in einen Plastikkorb (Abb. 30). Kleinere Garnelen geraten durch das Gitter auf eine Rutsche, sie gleiten an Deck, und ein Gehilfe schaufelt und spült sie zurück ins Meer (Abb. 31). Früher wurden sie als Viehfutter mit an



Abb. 36



Abb. 37

Land genommen. Die letzte Darre zum Trocknen der Futterkrabben ist in der Nähe von Wremen zwar noch erhalten, aber längst nicht mehr in Betrieb.

Der Fischer schüttet die Krabben jetzt in den mit Meerwasser gefüllten Kocher, der hinter dem Ruderhaus steht (Abb. 32, 33). Mindestens 50 Liter faßt der große Topf. Das Kochen der



Abb. 38

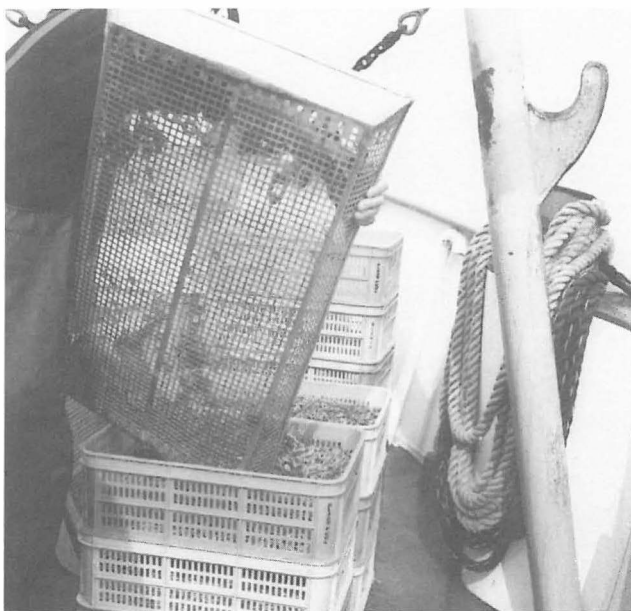


Abb. 39

Krabben und die zusätzliche Salzbeimengung gehören zu den Spezialaufgaben der Fischer. Gut gekochte Krabben schmecken besser, sind von höherer Qualität und lassen sich leichter schälen. Mit dem Kescher schöpft der Mitarbeiter den garen, dampfenden Granat aus dem Wasser (Abb. 34, 35). Die Krabben haben jetzt ihre typische bräunlich-rote Färbung und ihr

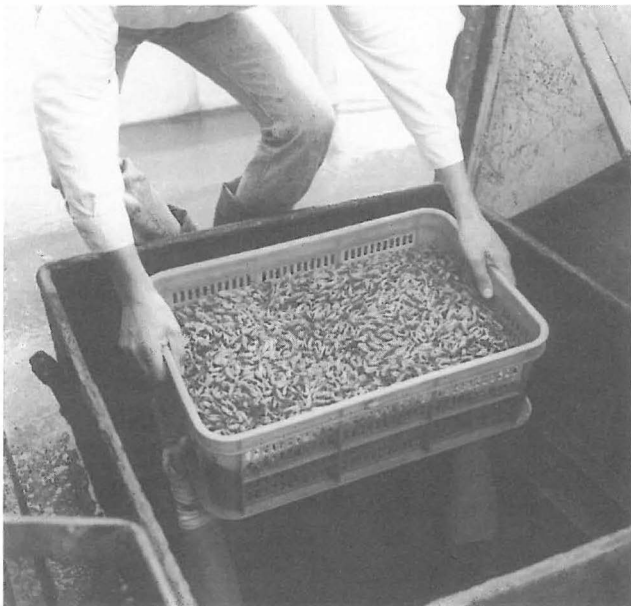


Abb. 40



Abb. 41

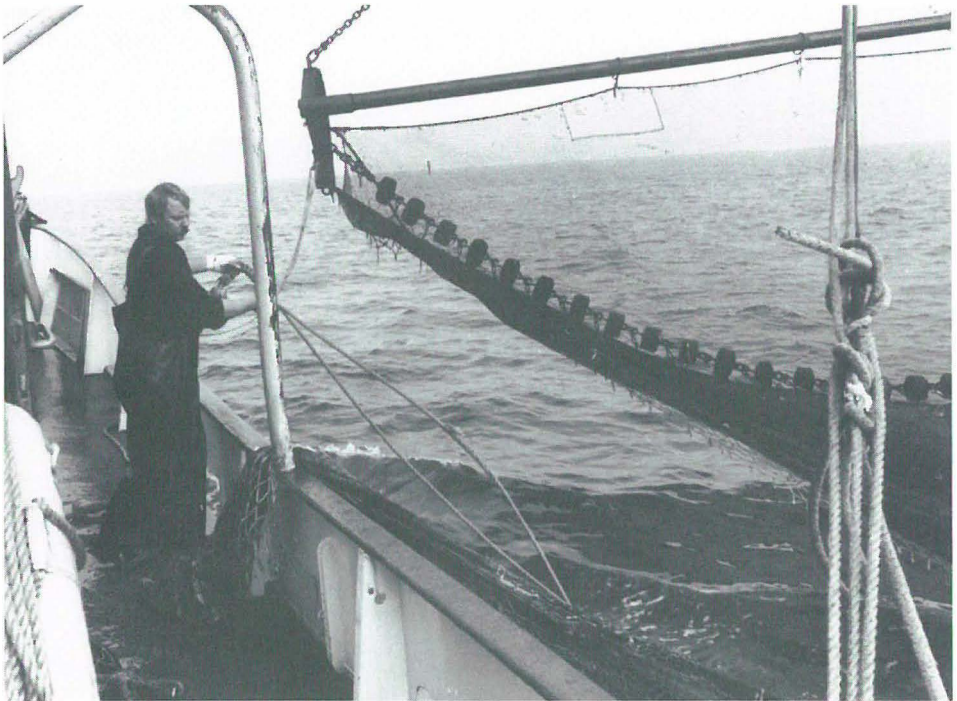


Abb. 42

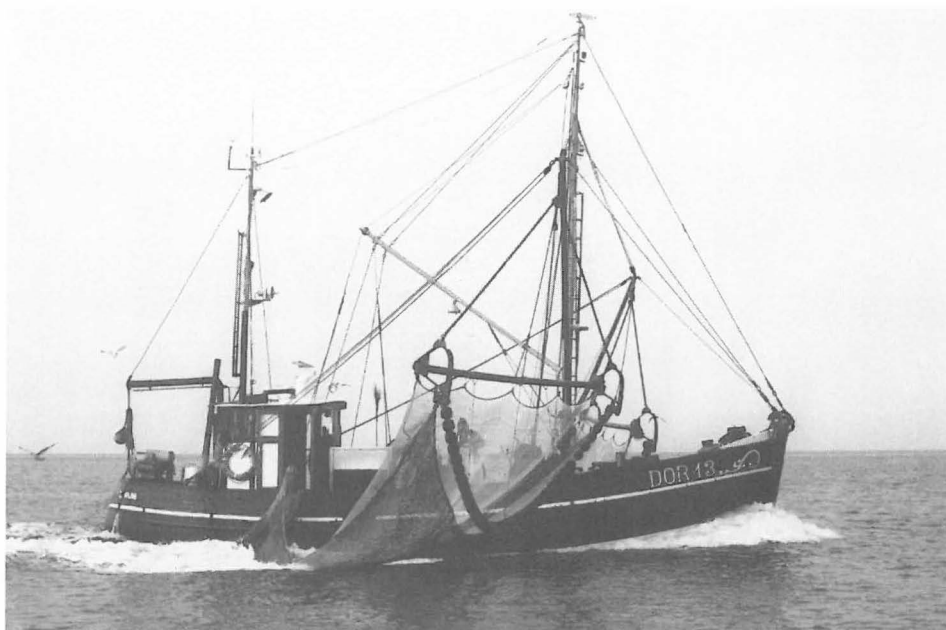


Abb. 43

besonderes Aroma, einen kräftigen salzig-süßen Geschmack, der sie zu Recht berühmt macht und auch von ihren Artgenossen aus anderen Weltgegenden unterscheidet. Der Mitarbeiter schüttet den dampfenden Fang noch einmal auf ein Sieb (Abb. 36). Untermaßige Krabben gehen über Bord, die Möwen warten schon (Abb. 37). Per Hand sortiert der Fischer die Spei-



Abb. 44



Abb. 45



Abb. 46



Abb. 47

sekrabben ein letztes Mal (Abb. 38). Er sammelt Schalen, kleinere Fischreste, Muschelteilchen, Holzstückchen und Steine ab, die bis hier nicht ausgesiebt worden sind. Schließlich kommt der Fang in die auf dem Vorderdeck bereitstehenden Plastikschalen (Abb. 39).

Der Laderaum der Kutter ist heute eine moderne Kühlbox. Sind die Krabben abgedampft, kommen sie in die Kühlung (Abb. 40, 41). Ungefähr viermal pro Fangreise werden die Netze ausgesetzt. Mit halb hochgezogenen Netzen geht es dann auf die Heimreise. Das Geschirr ist fixiert, die Netzen hängen ins Wasser, um zu verhindern, daß das Netz gegen die Bordwand schlägt (Abb. 42, 43). Die Heimfahrt nutzen die Fischer, um klar Deck zu machen (Abb. 44). Die Ankunft ist bereits über Funk angekündigt, beim Eintreffen im Hafen warten schon die Großhändler und übernehmen den Fang (Abb. 45, 46). Nur wenige Fischer vermarkten ihren Fang selbst. Die meisten arbeiten mit festen Großhändlern zusammen.

An der Küste werden Speisekrabben häufig ungeschält verkauft. Im Binnenland kommt überwiegend der gepulverte Granat, das Krabbenfleisch, in den Handel. Das Krabbenpulver beschäftigte einst Hunderte von Menschen an der Küste. Behördliche Auflagen bezüglich der Ausstattung der Arbeitsräume, die Belastung durch die Arbeit und die relativ bescheidene Bezahlung sorgen dafür, daß diese traditionelle Heimarbeit immer weiter zurückgeht. Mittlerweile gibt es aber auch Schälmaschinen, die mit gutem Ergebnis arbeiten.

Die Situation der Krabbenfischer an der Nordseeküste ist problematisch. Die Krabbenbestände schwanken stark, was den Krabbenfang ökonomisch schwer kalkulierbar macht. Die deutschen Gesamtanlandungen betragen 1990 ca. 2400 Tonnen mit einem Marktwert von 17,7 Mio. DM. 1991 wurden gut 4100 Tonnen Speisekrabben gefangen, für die 17,4 Mio. DM Erlös wurden. Diese knappen Zahlen zeigen eines der Hauptprobleme der Branche deutlich. Die in manchen Jahren starken Preisschwankungen erschweren die Etablierung des Produk-

tes am Markt. Die Ursachen für die Bestandsschwankungen sind bislang schwer gewichtbar. Innerartliche und zwischenartliche Entwicklungen scheinen dabei momentan gravierender als Umweltbelastungen. Unter den Fischern wird eine freiwillige Fangpause in den Wintermonaten diskutiert, um die Bestände zu schonen.

Ein anhaltender Konflikt besteht zwischen den Naturschützern und den Fischern. Die Spannungen um den Schutz des einmaligen Naturraumes Wattenmeer und die berechtigten Interessen der Wattenfischer praktikabel zu entschärfen, ist nach wie vor eine anstehende Aufgabe der Politik.

Quellennachweis:

Das Fischerblatt, 2-6, 1991.

Detlefsen, Gert Uwe: Krabben. Husum 1984.

Dirksen, Rolf: Am Meer und hinter dem Deich. Hamburg 1981.

Lübbert, H., und E. Ehrenbaum (Hrsg.): Handbuch der Seefischerei Nordeuropas. Bd. VII, Heft 2. Stuttgart 1937.

Männer vom Morgenstern (Hrsg.): Land Wursten. Bremerhaven 1988.

Willer, A. (Hrsg.): Handbuch der Seefischerei Nordeuropas. Bd. III, Heft 2. Stuttgart 1938.

Verschiedene Gespräche mit Händlern, Fischern und dem Fischereiamt Bremerhaven; besonders mit dem Fischer und Kuttereigner Uwe Stelling aus Dorum-Neufeld, auf dessen Kutter POSEIDON auch die Fotos für den Beitrag entstanden.