

Die Steinfischerei oder Steinzangerei auf der Ostsee vor Schleimünde

Hans-Peter Wengel

So um das Jahr 1840 begann man vor der pommerschen und mecklenburgischen Küste im größeren Stiel Ostseefindlinge zu "fischen", die zum Straßenbau und zum Ausbau der Hafentore gebraucht wurden. Durch die Überfischung des Meeresgrundes wurden im Laufe der Zeit durch Ausspülungen an den Küsten große Schäden verursacht. Es wurden dadurch später nur im beschränkten Maße Genehmigungen erteilt. Ende 1895 erfolgte sogar ein striktes Verbot des "Steinefischens". Die Wasserbauämter gingen ab 1900 dazu über, schwedischen Granit einzuführen. Bei uns vor der schleswig-holsteinischen Küste wurde erst Anfang der 30iger Jahre begonnen, nach Ostseefindlingen zu fischen. Von der Behörde wurde der offizielle Name des Gewerbes mit "Steynzangerei" festgelegt. Die Steine wurden ja nicht geangelt oder gefischt, sondern mit Zangen gehoben. An vielen Plätzen unserer Küste wurden Anlandeplätze für die Steine eingerichtet. Dort wurden sie von Hand zertrümmert.



Steinfischer bei der Arbeit auf See

Bereits 1935 wurden an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins 100000 to. Ostseefindlinge angelandet. Um Überfischungen von vornherein auszuschließen, wurden die Steinzangfahrzeuge mit einem großen "W K" am Bug gekennzeichnet. Auch die Abnehmer dieser "gefischten" Ostseefindlinge durften nur die freigegebenen Mengen verarbeiten oder verkaufen. Die gesamte Organisation der Steinzangerei lag überwiegend in den Händen einer Hamburger Firma. In Kappeln wurde mit einer örtlichen Firma, in diesem Fall der Schiffsmakler Artur Koch, zusammengearbeitet. Er hatte für die nötigen Steinschläger und für den reibungslosen Ablauf der Steintransporte zu sorgen. Mit der Stadt Kappeln wurden Verträge über entsprechende Plätze für das Anlanden der "gefischten" Felsen sowie auch Plätze zum Schlagen geschlossen. Diese

Plätze lagen im Nord- und Südhafen. Durch das ständige Anlanden der Steine wurden die hölzernen Bollwerke wie auch die Kaiflächen stark beansprucht. Mit der Stadtverwaltung kam es laufend, durch die ständig wachsenden Schäden und deren Wiederherstellung, zu Unstimmigkeiten. Es wurde durch die Verwaltung der Stadt Kappeln sogar ein völliges Verbot der Anlandung und des Schlagens angedroht, ebenso auch ein Verbot des Verladens der geschlagenen Steine. Um weiteren Streitigkeiten aus dem Wege zu gehen wurde durch die Firma A. Koch ein Ersatzplatz zwischen der Werft C.A.Jensen und der Ziegelei Anker eingerichtet. Durch den Einzug der Fischereifahrzeuge als Hilfsschiffe für die Marine wurde die Steinzangerei ab ca. 1940 in Kappeln eingestellt. Es wurden überwiegend normale Fischkutter aus Kappeln und Arnis eingesetzt, die durch einige kleine Umbauten zum Steine fischen umgerüstet wurden. Die von Kappeln und Arnis eingesetzten Schiffe waren die "Seemöwe", "Helene", "Mareile", "Schwalbe", "Ralf", "Karl-Heinz" und "Else". Das Steinzangereifahrzeug war in der Regel mit jeweils 3 Mann besetzt. Der Schiffsführer, der Taucher und ein Decks- bzw. Windenmann. Von Kappeln liefen in der Regel 5 - 7 Schiffe zum Steinzangen in die Ostsee vor Schleimünde aus, allerdings nur bei günstigen Wetterverhältnissen. Bei starken Winden, Wellengang und Eisgang blieben die Kutter im Hafen. Der Taucher hatte den größten Anteil an einer guten und schnellen Fangreise. Er musste auf dem Grund bei ungünstigen Sichtverhältnissen durch Tasten die ungefähre Größe und Schwere des Felsens feststellen und entscheiden, ob er noch mit dem Bordgeschirr zu heben war. Sein Anteil war $\frac{2}{5}$ der 3,05 RM für eine gelöschte Tonne Ostseefindlinge. Der Schiffsführer bekam ebenfalls $\frac{2}{5}$, musste aber davon die laufenden Kosten für das Schiff bestreiten. Der Decksman bekam $\frac{1}{5}$ des Fangertrages. Viele Steine wurden direkt zu den Wasserbaustellen transportiert, z.B. nach Schleimünde zur Befestigung der Molen und vorgelagert als Wellenbrecher. Auch nach Lindaunis, dort wurden sie mit Tauchereinsatz bei den Brückenpfeilern wieder zu Wasser gelassen.