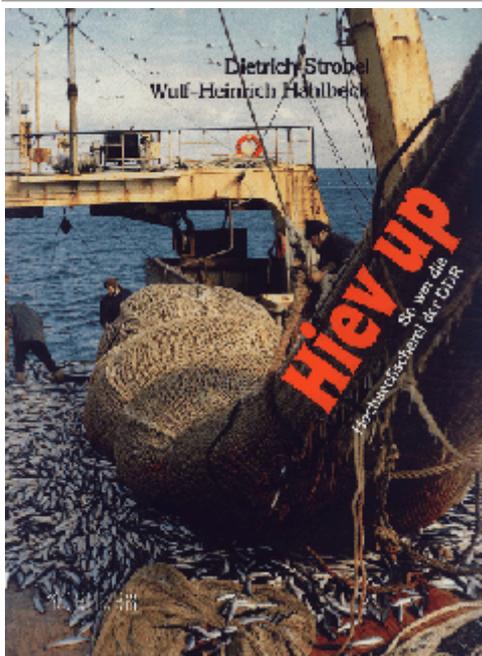


Hiev up - die Hochseefischerei der DDR



Sie fuhren bis ans Ende der Welt. Ihr "**Hiev up**" war auf allen Meeren zu hören.

Die Hochseefischer aus Rostock und Sassnitz umrundeten das Kap der Guten Hoffnung und Kap Hoorn, sie trotzten den Naturgewalten und stellten sich den fischereipolitischen Veränderungen - denn: Fischen war ihr Leben, Versorgen ihr Auftrag. In dokumentarischer Form, angereichert mit vielen Episoden und eindrucksvoll bebildert, liegt jetzt das Kapitel "Ost" der deutschen Hochseefischerei vor. Erstmals wird in diesem Buch die gesamte Flotte aufgelistet und über ihren Verbleib bis 1995 informiert.

Diese vierteilige Artikelserie der OSTSEE-ZEITUNG nach dem Buch "Hiev up - So war die Hochseefischerei der DDR" wurde geschrieben vom OZ-Autor Herrn **HELMUT REINKE**. Die optische Gestaltung und das Einfügen der Fotos wurde von Herrn **FRANK TEGTMEYER** ausgeführt.

Die Veröffentlichung auf meiner HP wurde mir gestattet.

Nicht mehr zutreffende Hinweise auf den Erwerb des Buches habe ich aus dem Artikel von 1995 entfernt.
Kaufangebote gebrauchter Bücher findet man öfter bei Amazon.

-
1. Folge: [Mit der "grünen Pest" gegen den Hunger](#)
 2. Folge: [Im Eis eingeschlossen - bei minus 30 Grad](#)
 3. Folge: [Unter Deck schufteten die Frauen](#)
 4. Folge: [Freiheit der Meere nicht mehr grenzenlos \(Ende\)](#)

1. Folge:

Mit der "grünen Pest" gegen den Hunger

Im Anfang gab es nur ein paar Kutter. In der minenverseuchten Ostsee waren sie dem Fisch auf der Spur. Gefährliche Knochenarbeit in Sturm und Kälte. Dann wurde eine moderne Flotte aufgebaut. Die ersten Kapitäne kamen aus den westdeutschen Hafenstädten.

Inhalt

1. Bewaffnete Rotarmisten überwachten das Fangsoll
2. Die Preise blieben niedrig - der Staat butterte zu
3. Geschlafen wurde an Bord, gekocht auch
4. Mit Hacke, Spaten, Schaufel den Hafen ausgebaut
5. "Lübeck" und "Hamburg" fischten für den Osten
6. Den bösen Geist "Jonas" mit Fackeln vertrieben
7. Zwischenstopp zum Einkaufen in Cuxhaven

Bei minus 20 Grad und schneidendem Frost froren die Fische steif, kaum daß wir sie an Deck hatten. Dann haben wir sie korbweise in den warmen Betriebsgang gebracht und geschlachtet. Jeder Dorsch mußte ausgenommen, jede Flunder geritzt werden. Die Schiffe vereisten mitunter gefährlich und so stark, daß wir den Fang einstellen und das Eis abschlagen mußten...

Bei Bornholm gab es minengeräumte Zwangswege. Weiter nördlich nicht mehr. Der Krieg hatte Spuren hinterlassen. Wenn wir Munition auffischten, haben wir das Zeug nach vorn getragen und später wieder über Bord geworfen. Minen im Netz waren schwerer loszuwerden...

Der Bericht eines Kapitäns von den Anfängen der Hochseefischerei in der Ostsee, die mit bescheidenen Kuttern und Loggern kurz nach dem zweiten Weltkrieg begann und mit gewaltigen Fabrikschiffen nach der Wende endete.

Ein Kapitel ostdeutscher Geschichte, geprägt von Entbehrungen und Enttäuschungen, von Hoffnungen und Erfolgen, von harter Arbeit, von Abenteuern auf den Meeren vor der Haustür und rund um den Globus - immer dem Fisch auf der Spur, der von Jahr zu Jahr knapper wurde.

Im Anfang beschimpft als die "**grüne Pest**" - wegen der grügestrichenen Schiffsrümpfe -, später geachtet auf den Ozeanen der Welt, weil in der tobenden See Ideologie nichts mehr zählt, sondern nur die ehrliche, harte Arbeit.

Bewaffnete Rotarmisten überwachten das Fangsoll



Bild: Der harte Job der Fischer: Netz aufnehmen beim 17-Meter-Kutter. Damit fing es nach Kriegsende an. Dieser Kuttertyp prägt heute noch die Küstenfischerei.

Die Hochseefischerei der DDR, staatlich befohlen, gelenkt und hochsubventioniert - mit jährlich 800 Millionen bis zu einer Milliarde Mark! -, in der Marktwirtschaft nicht mehr zu halten, ist ein spannendes Stück Geschichte, das jetzt zum ersten Mal dokumentiert wird. "Hiev up - So war die Hochseefischerei der DDR" heißt das Buch, das im Koehler/Mittler-Verlag erschienen ist (164 Seiten, über 200 Fotos, 58,- DM). Die Autoren sind maritime Experten: **Dietrich Strobel**, den Lesern der OSTSEE-ZEITUNG durch die Dokumentation "Schiffbau zwischen Elbe und Oder" vertraut, und **Dr. Wulf-Heinrich Hahlbeck**, der im Institut für Hochseefischerei und an der Universität

Rostock neue Fischfang-Technologien erforschte. Mit großer Sorgfalt haben sie die Historie der Hochseefischerei aufgezeichnet, durch die Aussagen von Zeitzeugen, die dabei waren, lebendig gemacht.

16 000 Männer und Frauen, davon 5000 seefahrendes Personal, waren zeitweise für die Versorgung der DDR-Bevölkerung mit Fisch im Einsatz - geblieben sind 250 Hochseefischer...

Die Preise blieben niedrig - der Staat butterte zu



Bild: Niedrige Fischpreise bis zur Wende. Die echten Kosten waren um das Mehrfache höher. Der Staat schoß jährlich bis eine Milliarde Mark zu.

Am Anfang stand, wie alles in Deutschland nach dem verlorenen Krieg, der Befehl einer Besatzungsmacht. Weil der Hunger groß war und nur Fischer ernten konnten, ohne zu säen, ordnete die Sowjetische Militäradministration im Januar 1946 für ihre Besatzungszone an: "Befehle ich den Fischern die Pflichtabgabe aus ihren Fischfängen für die Versorgung der deutschen Bevölkerung und der Roten Armee." Und auf den wenigen über die Kriegswirren geretteten Kuttern fuhren bewaffnete Rotarmisten mit, die die Erfüllung des Fangsolls überwachten.

Küstenfischerei in der Ostsee - es langte nicht vorne und hinten. Für ständige Importe fehlten damals wie in allen Zeiten der DDR die Devisen. Und die Fischpreise blieben -

staatlich verordnet - eingefroren: für das Kilo Hering 1,02, für Kabeljau 1,56, für Rotbarsch 2,10. Paradiesische Preise für den Verbraucher, aber ein wirtschaftlicher Wahnsinn, denn schon 1977 betrug der wirkliche Aufwand pro Kilo 9,50 Mark!

Gerüstet waren die ostdeutschen Fischer für ihren neuen Job in der Stunde Null wie die Kanuten für eine Atlantik-Überquerung. Hochseefischerei war bis Kriegsende Sache großer Unternehmen an der Nordsee. Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden waren die Umschlagplätze. Die Fischerei an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern hatte gerade mal einen Anteil von zwei Prozent. Die verbliebenen Kutter waren nach 1945 in einem trostlosen Zustand, die Gewässer vor der Haustür durch Minen und Wracks blockiert. Die Schiffe, die dennoch hinausfuhren, mußten die internationale Signalflagge "C" führen. "C" stand im englischsprachigen Raum für: Capitulation.

Geschlafen wurde an Bord, gekocht auch

Die sowjetischen Besatzer zwangen den Fischern in ihrer Zone ihr Gesellschaftssystem auf: volkseigene, vom Staat dirigierte Kombinate. Die Entscheidung fiel für zwei Schwerpunkthäfen: Rostock und Sassnitz auf Rügen, Häfen mit Fischfang-Tradition.



Bild: Ungemütlich, wenn der Sturm bläst. Ein Kutter der 26,5-Meter-Klasse, der auch schwerer See standhält. Im Einsatz auf Ost- und Nordsee und weiter hinaus.

In Sassnitz wurde seit altersher gefischt, mit offenen Booten und mit Kuttern. So wurden denn die Hafenanlagen ausgebaut, Kutter gekauft, darunter elf in Westdeutschland, Wohnungen aus dem Boden gestampft - viele gelernte Fischer aus Pommern und Ostpreußen, die als Flüchtlinge auf Rügen gelandet waren, suchten dringend nach einer Existenz.

Zeitzeuge Heinrich Thomsen, Kapitän der Pionier-Jahre: *"Jeder konnte fahren, brauchte nicht einmal ein Seefahrtsbuch. Wenn alle Kutter im Hafen lagen, machten wir mit dem Vorstevan zum Steg fest. Übernachtet haben wir immer auf dem Kutter, vorn drin, auf dem 17er (die ersten Holzkutter waren 17 Meter lang). Vier Mann fuhren drauf, manchmal fünf. Da wurde gekocht und Wäsche gewaschen. Ein Lotterleben..."*

Pro Tag gab es 100 Gramm Käse, einen Klacks Butter und so 'ne Extraration. Die Schwerstarbeiterkarte hatten wir sowieso. Das hat geholfen. Wir bekamen ja keinen Proviant..."

Jeder baute sich die Netze selbst. Meist ging's morgens raus, abends rein. Zuerst in den Sassnitzer Graben, dann Stück für Stück vorgetastet. Mal schon zwei Tage draußen geblieben. Wir waren unabhängig und frei, konnten dorthin fahren, wo nach unserer Meinung der Fisch war. Mit dem Funk hatten wir noch keine Sorgen. Es gab noch keine Geräte an Bord. Alles ging per Handzeichen..."

Pionier-Jahre. 1951 vorbei. Die Einzelfischerei abgelöst durch Brigaden. Fünf Kutter - eine Brigade. Ein Kutterführer hatte das Sagen. Der Staat, der zahlte, wollte mehr Fisch.

Mit Hacke, Spaten, Schaufel den Hafen ausgebaut

Aber in der Fischerei wurde auch gut verdient. Ein Kutterkapitän brachte es in den 50er Jahren auf damals beachtliche 25 000 Mark Jahreseinkommen. Sassnitz, das 1957 das Stadtrecht erhielt, lebte nicht nur vom Fisch - auch die Kneipen kassierten kräftig mit. Im Norden galt die Stadt als die mit dem größten Durst im Land.

Vergangenheit.

Tradition, Tradition - auch Rostock und Warnemünde müssen sich da nicht verstecken. Warnemünder Fischer, so berichten die Chroniken, holten schon im Mittelalter vor Schwedens Westküste den Hering an Bord. Und nach Kriegsende begannen sie wieder mit 25 bis 30 Kuttern und umgebauten Segelbooten und Barkassen. Im November 1949 beschloß der Rat der Stadt Rostock den Ausbau des zerstörten Geländes der Heinkel-Flugzeugwerke in Marienehe als Standort für den Neubeginn: VEB Hochseefischerei Rostock. Ein gigantisches Vorhaben: 500000 Kubikmeter Schutt mußten abgetragen, weitere drei Millionen Kubikmeter ausgebaggert werden, um das Hafenbecken und die Fahrrinne zur Warnow auf eine Tiefe von 6,50 Meter zu bringen. Mit steinzeitlichem Gerät: Hacke, Spaten, Schaufel. Und für die Arbeiter gab's Sirupbrot und eine Sonderration Quark...

1950 landeten die ersten Logger ihren Fang im Heimathafen.

"Lübeck" und "Hamburg" fischten für den Osten



Bild: Von März bis Mai ist Heringssaison. Harte Arbeit auch an Land: Auspuken der Heringe aus dem Stellnetz. Auch ein kapitaler Hecht hat sich darin verfangen.

Was heute angesichts schmerzender Arbeitslosigkeit wie ein Märchen klingt, war damals bedrückende Wirklichkeit beim Aufbau der ostdeutschen Hochseefischerei: Arbeitskräfte waren Mangelware, vor allem Fachkräfte, besonders Kapitäne. Eine Kuriosität im Klassenkampf der Systeme, der schon in den 50er Jahren die deutsche Nation mehr und mehr spaltete: Der Osten importierte die fehlenden Kapitäne aus dem Westen Deutschlands.

Dreißig Kapitäne wurden angeworben, die frisch in Dienst gestellten Logger und Seitentrawler zu führen. Und auch elf Kutter kamen von einer westdeutschen Werft in Elmshorn, bezahlt mit Zucker. Einige Schiffe trugen westdeutschen Namen. Die "Lübeck", "Bremen", "Hamburg", "Hannover" fingen Fisch für die ostdeutsche Bevölkerung.

Es gehört zu den Merkwürdigkeiten, die Geschichte gelegentlich schreibt, daß sieben Kutter später - ab 1965 - für einen neuen Zweck umgerüstet wurden: Zur Bewachung der Ostsee waren sie im Einsatz der Grenztruppen der DDR. Die letzten bis kurz vor der Wende...

Den bösen Geist "Jonas" mit Fackeln vertrieben

Bei den in den westdeutschen Hafenstädten angeheuerten Kapitänen mußten die sozialistischen DDR-Oberen eine "kapitalistische" Kröte schlucken, die so gar nicht ins "brave" Lohngefüge paßte: Sie bestanden auf ihren alten Privilegien, daß neben der Heuer eine Prämie je nach Größe des Fangs zu zahlen sei. Das war nicht nur Anreiz für den Käpt'n, sondern für die gesamte Mannschaft, die von den Fangprämien ebenfalls profitierte, auf "Teufel komm raus" zu fischen.

Ein lohnendes Geschäft für alle. So kassierte ein Rostocker Kapitän 1960 für 1000 Mark Fangwert neben der eher schmalen Heuer zusätzlich 15 Mark, ein Matrose noch 2 Mark. Bei Jahresfängen eines Kutters im Wert von 350000 Mark oder eines Trawlers mit über 800000 Mark kam da schon eine schöne Summe aufs Konto.

Einer, der unter Westkapitänen gefahren ist, Franz Wegener, erinnert sich: *"Die Kapitäne der alten Schule fahren mit Daumen und Zeigefinger auf der Seekarte, beobachteten das Echolot, setzten ordentlich den Kurs ab und bestimmten durch Auflagen der Hand von der Größe einer Ballastschaufel die Position in der Seekarte: 'Hier steht wi!' ... Viele waren abergläubisch, liefen am Freitag nicht aus und ließen, wenn die Fischerei schlecht war, den bösen Geist 'Jonas' aus dem Steert peitschen und mit brennenden Fackeln von Bord vertreiben..."*

Zwischenstopp zum Einkaufen in Cuxhaven

Aber auch für Abwechslung im grauen DDR-Alltag sorgten sie. Auf dem Weg zu den Fangplätzen in der Nordsee und im Atlantik organisierten sie einen Zwischenstopp in Cuxhaven für alle an Bord, wo es in den Geschäften zu kaufen gab, wovon man im Heimathafen nur träumen konnte.

Viele der Kapitäne blieben der Hochseefischerei der DDR treu, zogen ihre Familien nach, fanden in Rostock oder Sassnitz ihre neue Heimat.

Und die Fischereiflotte wuchs, die Schiffe wurden größer und größer, sie mußten immer weiter hinaus auf der Jagd nach dem Nahrungsmittel Fisch. Ein entbehrungsreicher, harter Job für die Besatzungen, deren Einsatz immer stärker von den politischen Entscheidungen der Machtblöcke in Ost und West bestimmt wurde.

So war die Hochseefischerei im Osten Deutschlands

2. Folge:

Im Eis eingeschlossen - bei minus 30 Grad

Sie wagten sich immer weiter hinaus, die Logger und Trawler - dem Fisch auf der Spur. Ein lebensgefährliches Unternehmen im stürmischen Atlantik. Windstärken zehn bis elf. Die "Görlitz" entkam nur knapp einer Katastrophe

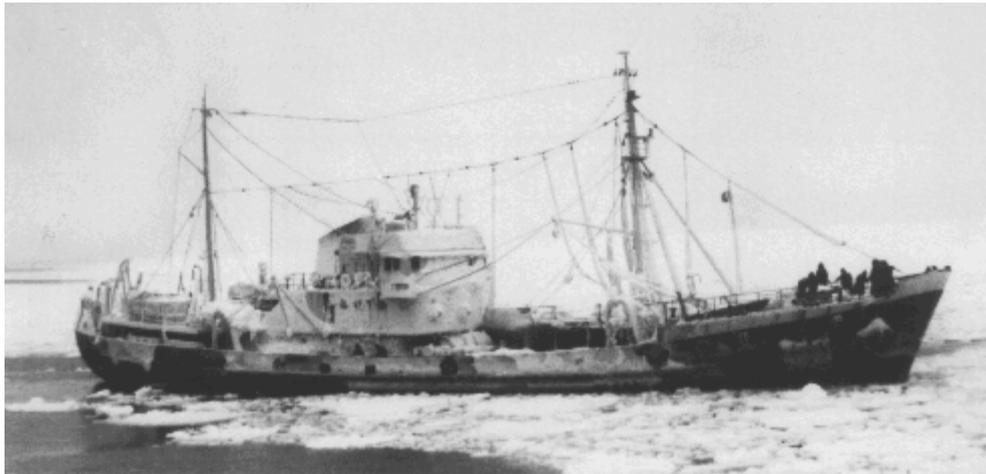


Bild: Tückisches Eis vor Grönland. Seitentrawler "Görlitz" gerät im März 1964 in Seenot. Bei minus 30 Grad bildet sich über dem wärmeren Wasser starker Seerauch, der als unterkühlter Nebel das Schiff blitzschnell vereist. Verzweifelt wehren sich die Männer gegen den schwarzen Frost.

Inhalt

1. Nach den Loggern kamen die Trawler - 57 m lang
2. Als erster bis an Westgrönlands Küste
3. Das Eis war mehr als einen Meter dick
4. Nur 3,60 Mark für den täglichen Proviant
5. Noch nachts im Traum die Heringe geschüttelt
6. Für die Lehrlinge ging die Mütze um

So ist das mit der Geschichte. Immer beginnt sie mit: Es war einmal. Es waren einmal 484 Schiffe. Zunächst mit grünen Rümpfen - weswegen sie im Anfang als "grüne Pest" verschrien waren -, später mit grauen und schwarzen. Diese Kutter, Logger, Trawler und schließlich die mächtigen Fabrikschiffe haben die spannende Geschichte der ostdeutschen Hochseefischerei geschrieben, von der Stunde Null nach dem verlorenen Krieg bis zur Stunde Null nach der Wende.

Solange die Freiheit der Meere noch grenzenlos war, konnten die Fischer hinausfahren bis ans Ende der Welt, um die Menschen daheim im eingemauerten Land mit Fisch zu versorgen. Zu Preisen, die bis zuletzt vom DDR-Staat gestützt wurden wie die Preise für Brot, Kartoffeln, Mieten.



Bild: Ein Fang, der den Fischern keine Freude macht. Im Netz ein Grauhai. Als Grauesel verflucht wegen seines fürchterlichen ammoniakartigen Gestanks.

Sie fischten schon bald nicht mehr nur in der Ost- und Nordsee, in der Barentssee und im Nordatlantik. Da immer mehr Staaten sich Schutzzonen schafften gegen die bedrohliche Überfischung, mußten sie immer weiter hinaus. Sie fischten vor New York, Afrika und in der Antarktis. Sie passierten den Suez- und den Panamakanal.

Sie umrundeten Afrikas Kap der Guten Hoffnung und das gefürchtete Kap Hoorn der lateinamerikanischen Südspitze. Sie trotzen den Naturgewalten und brachten in vier Jahrzehnten sieben Millionen Tonnen Fisch in ihre Heimathäfen Rostock und Sassnitz auf Rügen. Die DDR-Regierung hielt die Verbraucherpreise aus politischen Gründen stabil, obwohl sie jährlich bis zu einer Milliarde Mark zubuttern mußte.

Nach den Loggern kamen die Trawler - 57 m lang

Doch verfehlte Politik, die zum Zusammenbruch führen mußte, schmälert nicht die Leistung der Männer - und später auch der Frauen auf den Fabriksschiffen -, die bei Sturm und Regen, bei Eis und Gluthitze einen knochenharten Job machten.

Damit dieses Kapitel ostdeutscher Geschichte nicht vergessen wird, haben es zwei fachkundige Rostocker Autoren aufgeschrieben - eine Dokumentation der Hochseefischerei der DDR. "Hiev up" heißt das Buch von Dietrich Strobel und Wulf-Heinrich Hahlbeck, soeben erschienen im Verlag Koehler/Mittler (164 Seiten, über 200 Fotos, 58 Mark. Auch in den Pressehäusern der OSTSEE-ZEITUNG zu bekommen).

Selbstversorgung hieß das staatliche Ziel, koste es, was es wolle, denn für Importe fehlten Devisen.

Mit der Kutter-Flotte allein war der Bedarf nicht zu decken. Mit den größeren Loggern auch nicht. Mit 57 Meter langen Trawlern, die jeweils bis zu 32 Mann Besatzung brauchten, konnte die Fischerei in der Barentssee, bei Island und entlang der norwegischen Küste ausgeweitet werden.

Als erster bis an Westgrönlands Küste

Kapitän Heinrich Krönke stieß mit dem Trawler "Dresden" 1958 über den Nordwestatlantik bis an die westgrönländische Küste vor. Doch länger als 14 Tage durfte auch die "Dresden" mit ihrem im Eis gelagerten Fang nicht unterwegs ein, dann mußte der Frischfisch im Rostocker Hafen angelandet werden.



Bild: Ein Fang, der den Fischern Freude macht. Der Hol ist so gewaltig, daß der Fischbunker des Trawlers nicht alles auf einmal aufnehmen kann.

"Du bist verrückt, Hein", hatten die Chefs des Fischkombinats den erfahrenen Kapitän gewarnt, als er ihnen den Vorschlag machte, nach Westgrönland auszulaufen, wo das wärmere atlantische Wasser des Irmingerstroms auf den nordwärts setzenden kalten polaren Ostgrönlandstrom trifft: "Da steht der Fisch dick."

Als er dann mit 4500 Korb Kabeljau (ein Korb = 50 Kilo) zurückkam, ein sensationelles Ergebnis, spielte zu Ehren der "Dresden" eine Kapelle im Hafen.

Kapitän Krönke: *"Wir hatten günstiges Wetter, und was das Eis anbelangt, trafen wir eine gute Situation an, so daß wir uns in sechs Tagen vollfischen konnten. Für unser Fangergebnis benötigten wir nur 30 Hols. Demgegenüber waren die acht Tage Anreise ziemlich lang. Wir sammelten wichtige Erfahrungen für die Grönlandfischerei: Heute ist Eis, morgen kann es schon wegtreiben. Einen starken Scheinwerfer müßt ihr haben, damit ihr die Eisberge sehen könnt."*

Das Eis war mehr als einen Meter dick

Das Eis bei Grönland und vor der ostkanadischen Halbinsel Labrador hat viele Gesichter: Freundliche, wenn die Eisfelder Flächen freiließen, groß genug zum Aussetzen und Hieven. Vor allem aber gefährliche.

Die "Görlitz" geriet im März 1964 in Seenot. Windstärke zehn bis elf, Temperatur minus 30 Grad. Über dem wärmeren Wasser bildete sich starker Seerauch, der als unterkühlter Nebel den Trawler blitzschnell vereiste. Verzweifelt wehrten sich Kapitän Walter Holst und seine Männer gegen den gefürchteten schwarzen Frost. Sie warfen Fanggeschirr und Fisch über Bord, um die überkommende See besser ablaufen zu lassen. Sie schlugen immer wieder die schnell wachsende Eisschicht ab, um das sich kaum noch aufrichtende Schiff zu entlasten und vor dem Kentern zu bewahren. Das Schwesterschiff "Erich Weinert" pumpte Öl zum Beruhigen der See außenbords und blieb in der Nähe.

Günter Werner war Funker auf der "Erich Weinert". Er erinnert sich: *"Beim Hellwerden bekamen wir einen gelinden Schreck, als wir die 'Görlitz' in ihrem Eispanzer sahen. Das Eis auf der Back, dem Schutzdeck, an den Aufbauten, insbesondere an der Brücke war stellenweise mehr als einen Meter dick. Die Männer der 'Görlitz' waren von den Strapazen total ausgepumpt, von Erfrierungen an Händen, Füßen und im Gesicht gezeichnet."*

Glück für die Besatzung: Es ging noch einmal gut.

Die Trawler "Magdeburg", "Meißen" und "Weimar" waren die ersten, die um die Jahreswende 1960/61 die Fanggründe vor Labrador und Neufundland anliefen. Kapitän Rudolf Andres: *"Hier war über Wasser und unter Wasser alles anders. Schlechtes Wetter mit Schneetreiben. Fangplatzerfahrung hatten wir nicht. Auch keine Verwandten oder Bekannten auf den westdeutschen Trawlern. Ich suchte mir einen von diesen Trawlern aus, setzte mich hinter ihn und guckte mir das erst einmal an..."*

Nach 20 Minuten war bei ihm Hieven. Ein dicker Büdel. Nun kamen wir: Zurück aufdampfen und aussetzen. Eine halbe Stunde geschleppt. Das Ergebnis: einmal nix, ein großes Loch im Unterblatt... Ich runter von der Brücke. Wir müssen das Geschirr ändern: Ins Rollergeschirr kommen mehr kleinere Holzrollen rein, damit es leichter geht, und beim Scherbrett wird der vordere Bügel ein Loch nach vorn gesetzt, damit wir nicht so breit scheren.

Mein Netzmacher: Aber, Kapitän am Geschirr kann es doch nicht liegen. Das hat doch immer so gut gefischt... Doch die Macht ist dem Kapitän gegeben. Aussetzen: Es klappte. Das Geschirr fischte gut."

Mit Jahresfängen von mehr als 60 000 Tonnen war die Labrador-Fischerei von Mitte bis Ende der 60er Jahre außerordentlich erfolgreich - dann ging sie als Folge der Überfischung schlagartig auf weniger als ein Viertel zurück.

Die Arbeit auf den Trawlern war eine schlimme Schinderei: rund um die Uhr am Fangplatz, kaum Schlaf, Kälte, Nässe und immer unruhige See. Auf die Dauer auch nicht durch viel Geld aufzuwiegen.

Die einzige Chance, die blieb: Zubringerdienste leisten für die neuen Fabrikschiffe, die den Fang abnahmen und an Bord gebrauchsfertig verarbeiteten. Zum erstenmal war es im Spätherbst 1960 so weit. Bei Windstärke 7 bis 8 übergab die "Magdeburg" dem gerade in Dienst gestellten Transport- und Verarbeitungsschiff "Martin Andersen Nexö" im Nordatlantik ihren Fang.

Damit wurde ein neues Kapitel der ostdeutschen Hochseefischerei eingeleitet: die Flottillen-Fischerei. Doch die Trawler leisteten noch anderthalb Jahrzehnte lang gute Dienste, ehe ihnen das Totenglöcklein läutete. Von ihrem letzten Seitentrawler, der "Gera", trennten sich die Rostocker erst 1990. Die "Gera" wechselte im Rahmen der Städtepartnerschaft an das Morgenstern-Museum nach Bremerhaven. Für den symbolischen Preis von einer vergoldeten Mark. Mit grünem Rumpf und braun-weiß gestrichenen Aufbauten, den Traditionsfarben des Rostocker Fischkombinats, erinnert die liebevoll gepflegte "Gera" an ein wichtiges Kapitel ostdeutscher Fischerei-Geschichte.

Nur 3,60 Mark für den täglichen Proviant

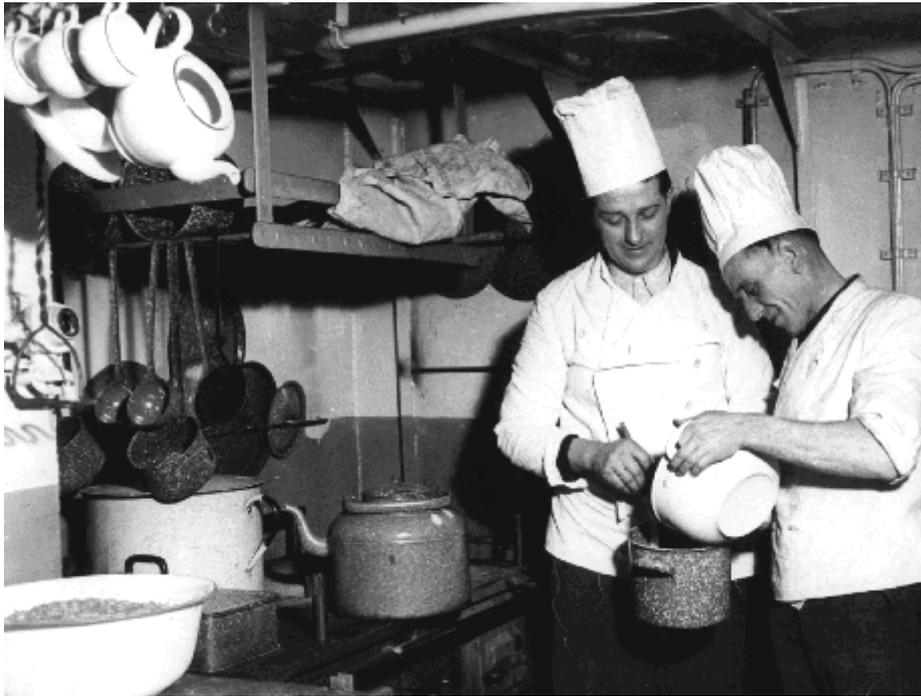


Bild: Eng geht es zu in der Kombüse. Jeder Zentimeter muß genutzt werden. Gekocht wird auf einem Kohleherd. Wehe den Köchen, wenn sie kein gutes Essen liefern.

Geschichte - und Geschichten über den harten Alltag an Bord. Willi Jaedtke aus Wolgast, der auf dem Kutter "Carl Zeiss" in den 50er Jahren Dienst tat: *"Es hatte sich herumgesprochen, daß ich gut kochen konnte. Meine Ein-mal-ein-Meter-Kombüse war so eng, daß ich nicht fallen konnte. Einen Kühlschrank gab es nicht. Das Fleisch lagerte ich bei der Ausreise auf dem Eis im Fischraum. Rouladen waren das Lieblingsgericht. Zweimal wurden Fischgerichte eingeschoben. Ich habe oft gestaunt, was die Kollegen weggeschluckt haben. Apfelreis kochte ich soviel, daß sie den ganzen Tag davon essen konnten. Devisen durfte ich für den Proviant nicht ausgeben. Mit dem Brot war es nicht einfach. Auch in Stanniolpapier verpackt hielt es sich nicht lange. Nur 3,60 Mark standen mir täglich je Mann als Verpflegungsgeld zur Verfügung. Wenn einer Geburtstag hatte, habe ich trotzdem Kuchen gebacken..."*

Auslandsaufenthalte, um Eis oder Trinkwasser an Bord zu nehmen, waren in den ersten Nachkriegsjahren gelegentlich mit Schwierigkeiten verbunden. So wurde der Logger mit dem Namen "Oktoberrevolution" vom Hafenkapitän im französischen Le Havre ultimativ aufgefordert, den Schiffsnamen zu verdecken. Auch Landgänge wurden abgelehnt, bei Zollkontrollen strengere Maßstäbe angelegt. Aber es gab auch andere Beispiele.

Noch nachts im Traum die Heringe geschüttelt

Erwin Popall aus Sassnitz erinnert sich: *"Der Makler Odd Thorjusen im norwegischen Egersund und unsere Fischerei, das ist eine Geschichte für sich. Er ist im Konzentrationslager gewesen. Trotzdem hat er uns Deutschen eine Chance gegeben und geholfen. Unsere Fischerei schuldet Thorjusen viel Dank. Um so unverständlicher war für mich, daß ihm keine Einreise in die DDR gewährt wurde."*

Manfred Prill fuhr als Matrose auf dem Logger "Rudolf Breitscheid", einem von vier Treibnetzloggern, die 1960 in der Nordsee fischten: *"Alles war Handarbeit. Eine Arbeit für einen, der Vater, Mutter und sämtliche Verwandten erschlagen hatte... Stundenlang die Heringe aus dem Netz schütteln. Greifen und ziehen und wieder greifen und ziehen, dreimal hintereinander und dann schütteln, damit die Heringe rausfielen. Nur der Alte auf der Brücke. Unsere Arme sind länger und länger geworden, wie bei den Affen. Noch in der Koje, im Traum, haben wir das Zudeck geschüttelt. Hatten wir die Heringe an Deck, mußten sie noch gekehlt werden..."*



Für die Lehrlinge ging die Mütze um

Bild: Lehrberuf Fischer. Lehrlinge müssen hart anpacken. Hier holen sie von einem 21-Meter-Kutter nicht nur Fisch, sondern auch einen alten Stockanker an Land.

Gerhard Trost kam als Lehrling auf dem Logger "Karl Liebknecht" bis in die Barentsee im Nordpolarmeer: *"Mit unseren Loggern konnten wir auf den guten Gründen und bei günstigem Wetter noch auf 300 bis 400 Meter Wassertiefe fischen. Und Fisch war da! Viel Fisch. Auf der*

Rotbarschwiese lief uns der Rotbarsch von allein ins Netz. Man brauchte ihn nicht zu jagen wie den Hering. Nach anderthalb Tagen konnten wir Vollschiff auf Heimreise gehen. Bei diesen Fängen und jeweils sechs bis sieben Tagen für Aus- und Heimreise ergab das unterm Strich gutes Geld und kurze Fangreisen."

Überstunden waren die Regel, auch für Lehrlinge. Aber die Matrosen hatten ein Herz für den Nachwuchs: An Bord ließen sie die Mützen rumgehen, in die jeder reichlich steckte, um den kargen Lehrlingslohn kräftig aufzubessern.

Lesen Sie in der nächsten Folge:

- Das Eis drückt die Bordwand ein - kein Strom! Und dann noch ein Orkan
- Moskau kauft High-Tech in Kiel.
Und die DDR-Schiffbauer sind sauer auf Berlin.
- 90 Tage Dauereinsatz auf See.
Eine Luftbrücke für den Urlaub in der Heimat.
- In Kubas Hauptstadt Havanna warten die Mädchen auf die zahlungskräftigen Fischer.

Fotos entnommen dem Buch "Hiev up"

So war die Hochseefischerei im Osten Deutschlands

3. Folge:

Unter Deck schufteten die Frauen

Mit den Fabrikschiffen begann eine neue Ära der Fischfang-Flotte: Größer, schneller, leistungsfähiger - und eine gemischte Besatzung. An Bord 12 Stunden Arbeit, 12 Stunden Freizeit. Tagaus, tagein. Und nach 90 Tagen endlich Heimaturlaub: über eine Luftbrücke

Inhalt

1. Vom Eis umklammert - Wassereinbruch
2. Die Rostocker Pläne waren schon lange fertig
3. Enger Kontakt mit den West-Kapitänen
4. Und in Havanna warten die Mädchen
5. Plötzlich schossen die Mauretanier - 56 Treffer

Bild: Das Fabrikschiff "Junge Garde", 141 Meter lang. Vor der ostkanadischen Halbinsel Labrador wäre es im eisigen Nordweststurm beinahe gesunken.



Bild: Eiserne Nerven in großer Gefahr: Willi Rügheimer, Ingenieur auf der "Jungen Garde"

Während die Menschen in den Städten und Dörfern an der Ostseeküste sich auf den nahen Frühling freuten, kämpfte in den Eisfeldern vor der kanadischen Halbinsel Labrador das Transport- und Verarbeitungsschiff "Junge Garde" um Leben und Tod.

Dieses Fabrikschiff, 141 Meter lang, Aktionsweite 34000

Seemeilen (63000 Kilometer), 5000 PS Antriebsleistung, 176 Männer und Frauen Besatzung, war eine Weltneuheit in der Hochseefischerei. Gemeinsam mit Spezial-Trawlern sollte es im Flottillenverband auf den Weltmeeren die Fischproduktion der DDR steigern und auch wirtschaftlicher machen, denn die Subventionen fraßen Jahr für Jahr ein Milliardenloch in die Staatskasse.

Die "Junge Garde", gemeinsam mit der Schwester "Junge Welt" 1967 in Dienst gestellt, stand am 8. März 1968 auf Position 55 Grad 55'N und 57 Grad 36'W bei Labrador zwischen Hudsonbai und Sakt-Lorenz-Golf. Es war ihre dritte Fangreise.

Vom Eis umklammert - Wassereinbruch

Am Abend des 8. März peitschte ein eisiger Nordwest mit Windstärken von 8 bis 9 die See auf - und da passierte es: Bei der Fangübergabe geriet der Steertständer in den Propeller. Alle Versuche, der "Spezis", der Begleitboote, die "Junge Garde" von den Eisfeldern freizuhalten, mißlangen. Das 56 Millionen Mark teure Fabrikschiff wurde vom Packeis umklammert.

Am Morgen drückte das Eis die Bordwand ein. Wassereinbruch im Maschinenraum, die gesamte Energieversorgung fiel aus.

Kein Licht, keine Wärme, draußen Sturm und eisige Kälte - minus 20 Grad.

Kapitän Werner Niedermeier und seine Besatzung behielten die Nerven. Während die Frauen in der Mannschaftsmesse eilig aus Persenning zusätzlich Lecksegel nähten, versuchte Ingenieur Willi Rügheimer in der Finsternis, den Notdiesel zu starten. Das gelang - endlich wieder Strom und Licht.

Inzwischen waren dem Havaristen zwölf Schiffe zu Hilfe geeilt. Aber in der Nacht schloß das Eis auch das Schwesterschiff "Junge Welt" und einen Trawler ein.

Glück für alle: Am Morgen des 10. März driftete der starke Nordwestwind die Schollen auseinander. Die "Junge Garde" wurde in Schlepp genommen, die anderen kamen aus eigener Kraft frei.

Doch der Kampf um das Schiff war noch nicht gewonnen. 300 Meilen vor der kanadischen Küste geriet der Schleppzug in einen Orkan. Mehrmals brachen die 62 Millimeter starken Stahlguß-Ankerketten der "Jungen Garde", die als Schlepplein dienen - aber die wendigen Trawler stellten die Verbindung immer wieder her und verhinderten ein neues Abtreiben des Havaristen ins Eis. Glücklicherweise erreichten sie St. Johns auf Neufundland zur Notreparatur.

Hochseefischerei - überall in der Welt ein Kampf mit den Urgewalten der Natur. Gefährlich, kräftezehrend - Knochenarbeit. Für den Verbraucher daheim, der sich seinen Fisch schmecken läßt, kaum vorstellbar.

Damit die bis auf wenige Reste nach der Wende "**abgewickelte**" DDR-Hochseefischerei nicht in Vergessenheit gerät, haben zwei kompetente Autoren den verdienstvollen Einsatz der Männer und Frauen an Bord der Kutter, Logger, Trawler und der Fabrikschiffe dokumentiert. "**Hiev up**" heißt ihr Buch über die Hochseefischerei der DDR (erschieden bei

Koehler/Mittler, 164 Seiten, mehr als 200 Fotos, 58 DM. Es ist auch in den Pressehäusern der OSTSEE-ZEITUNG zu bekommen). Ein Gemeinschaftswerk von Dietrich Strobel und Dr. Wulf-Heinrich Hahlbeck, der im Institut für Hochseefischerei und an der [Uni Rostock](#) moderne Fischfang-Technologie erforschte.

Ein wichtiges, interessantes, aufregendes, abenteuerliches Stück deutscher Geschichte Ost. Überschattet von den Zwängen und Wunschvorstellungen der politischen Machthaber, die alles besser wußten als die Fachleute. Auf den von der Konkurrenz umkämpften Weltmeeren war dem Fisch nicht mit verkrampter Ideologie und Abgrenzung zu Leibe zu rücken, sondern nur mit leistungsfähigen High-Tech-Schiffen und hochqualifizierten Besatzungen.

Die Rostocker Pläne waren schon lange fertig

Schon Mitte der 50er Jahre hatte sich der Schiffbauingenieur Otto Mielke von der Rostocker Neptun-Werft öffentlich darüber aufgeregt, *"daß wir sechs bis acht Jahre ins Hintertreffen geraten sind"*. Obwohl im Fischkombinat schon ab 1953 Konstruktionspläne für moderne Fang- und Verarbeitungsschiffe erarbeitet wurden, passierte zunächst nichts. 1955 schickte die Sowjetunion ihre ersten acht Fang- und Verarbeitungsriesen auf die Reise - gebaut auf der Kieler Howaldtswerft.



Bild:
Nachtschicht an Bord, die Zeit ist kostbar auf See. Auf den Fang- und Verarbeitungsschiffen wird - nach dem Vorbild der Walfangmuttersschiffe - Fanggeschirr über Heck ausgesetzt und eingeholt.

Erst fünf Jahre später konnte MTW Wismar den ersten Typ einer neuen Fischfang-Generation, das Fang- und Verarbeitungsschiff "Bertolt Brecht" abliefern: 86 Meter lang, knapp 100 Mann Besatzung - ein Schiff, das über Heck fischte und den Fang unter Deck verarbeitete, und von seiner Jungfernfahrt von der Westküste Afrikas, vor Labrador und Westgrönland 150 Tonnen Frostfisch nach Hause brachte.

Eine neue Epoche in der Hochseefischerei der DDR war eingeläutet.

Alles war neu: Der selbstgefangene Fisch wurde an Bord zu einem hochwertigen und lagerfähigem Produkt veredelt. Aussetzen und Einholen des Fanggeschirrs war mechanisiert über Heck - nach dem Vorbild der Walfangmuttersschiffe. Fangen war vom Verarbeiten getrennt. Eine Chance für Ungelernte, in kurzer Zeit gutes Geld zu verdienen. Der Job war gefragt, harte Fließbandarbeit in Enge und Lärm. Viele hielten das nicht durch. Was die Profis an Bord zu der Bemerkung veranlaßte: *"Denen wachsen keine Seebeine."* Sie hatten auch

einen Namen für die unter Deck: Rundfüßler.

Bild: Unter Deck der Fabrikschiffe wird der Fang veredelt. Bei dieser Arbeit sind Männer nicht mehr allein - mehr und mehr machen Frauen mit.



Der Bericht eines Zeitzeugen, Franz Wegener: *"Wir Hochseefischer konnten nun wesentlich längere Reisen als auf den Trawlern machen. Der Dienstablauf für das Decks- und Verarbeitungspersonal nach einem Zwei-Wachen-System sicherte erstmalig eine gesicherte Arbeits- und Freizeit an Bord beim Fangbetrieb. Während der Freiwache war es möglich, sich individuell zu beschäftigen. Zweimal in der Woche gab es sogar Kino. Der Zwei-Wachen-Betrieb in der Produktion*

war dennoch sehr anstrengend für das Verarbeitungspersonal. Im Rhythmus 12 Stunden Arbeit, 12 Stunden frei ging es, nur durch eine Essenspause unterbrochen, rund um die Uhr. Tagaus und tagein. Werktags wie sonn- und feiertags ... Zur Besatzung gehörten nun zum erstenmal auch Frauen. Sowohl als Stewardessen wie an den Paktischen im Verarbeitungsdeck bewährten sie sich und fanden Achtung und Respekt ihrer männlichen Kollegen, die der eintönigen und ungeliebten Packerei gern aus dem Wege gingen."

90 Tage dauerte in der Regel der Einsatz auf See. Und alle waren froh, wenn das Schiff schneller geladen war und der Heimathafen Rostock-Marienehe angelaufen werden konnte. Wenn ein solches Fabrikschiff 1500 Tonnen zu Filets verarbeiteten Fisch an Bord hatte, war das ein Wert von über einer Million Mark.



Enger Kontakt mit den West-Kapitänen

Bild: Zahnschmerzen! An Bord der Fabrikschiffe fuhren auch Ärzte mit

In die Geschichte der Hochseefischerei ging die "Peter Nell" als der "schnelle Peter" ein. Weil sie auf kurzen Reisen besonders erfolgreich war - 30 Tonnen Fischfilet am Tag -, weil sie als erste den Panama-Kanal passierte, weil sie als erste die Besatzung auf hoher See wechselte - und als erstes Fangschiff eine erfolgreiche Blinddarm-Operation mitten im Nordwestatlantik meldete. Schiffsarzt Dr. Buss schaffte es gemeinsam mit einem Kollegen, dem Koch und einem Matrosen ... Auf einer anderen Fahrt operierte er einem Besatzungsmitglied des westdeutschen

Trawlers "Sirius" den entzündeten Wurmfortsatz heraus - auf hoher See gab's auch im kalten Krieg keine trennenden Grenzen.

Davon berichtet auch W. Diecker, der an Bord der "Martin Andersen Nexö", kurz MAN, vor Neufundland und Labrador dabei war: *"Die Tage des gemeinsamen Fischens auf relativ kleinem Platz durch Schiffe mehrerer Länder, darunter zehn westdeutsche, blieben nicht ohne Wirkung ... Hatte man das Ohr am UKW der MAN, vernahm man, daß unsere Kapitäne sich auch mit den westdeutschen Kollegen bestens verständigten. Man verzichtete, um Mißverständnisse zu vermeiden, beiderseits auf die Vatersnamen und nannte sich, um bei unseren Namen zu bleiben: Heinz Brecht, Harry Bitterfeld, Erwin Becher usw. als Vorname der des Kapitäns und als Nachname das Schiff ... Wie nirgends anders wog auf See die Stimme der Vernunft, der gegenseitigen Achtung und Hilfe. Unten auf dem Meeresgrund war der Fisch. Und da oben die Fischer, die alle an einem guten Fang interessiert waren. Unabhängig von Staatszugehörigkeit und Gesellschaftsordnung."*

Und in Havanna warten die Mädchen

Je weiter die Schiffe hinaus fuhren und je länger sie auf See waren, manchmal bis zu zwei Jahren, mußten Wege gefunden werden, um die Besatzungen zwischendurch auf Heimaturlaub zu schicken. Der Ausweg: eine Luftbrücke vom Flughafen Berlin-Schönefeld zu den Einsatzplätzen auf See.

Die "Peter Nell" war das erste Fabrikschiff, das 3000 Seemeilen fernab der Heimat eine komplette Besatzung austauschte. Diese speziellen Austausch-Crews flogen von Berlin aus einen kanadischen Airport an oder Havanna auf Kuba, von dort ging es an Bord - und die Stamm-Mannschaft durfte für zwei Wochen via Luftbrücke Richtung Heimat.



Bild: Eine Luftbrücke für die "Fischköpfe": Von Berlin-Schönefeld wurden sie zu den entferntesten Zielen geflogen - nach einem Landurlaub in der Heimat.

Aktion fliegende "Fischköpfe" - so ganz problemfrei war das nicht für die Männer, die sich auf den schweren Planken wohler fühlten als in der Luft, die überdies trocken war, denn als fliegende Brauerei verstand sich die ostdeutsche Interflug nicht. Aber ein weitgereister Seemann hat schließlich Delikatessen im Reisegepäck, die daheim nirgendwo angeboten wurden ... Biete, suche: Man kannte das ja!

Und dann der Zwischenstopp Havanna. Nach langen, entbehrungsreichen Monaten auf See waren die Kubanerinnen noch schöner geworden, die im Hafen schon warteten. Heiße karibische Stunden, für so manchen nicht ohne Folgen. Der Verlust der Kleidung, bis auf die Unterhose, war noch die harmloseste ...

Plötzlich schossen die Mauretanier - 56 Treffer

Manchmal wurde es auch richtig gefährlich. Zum Beispiel vor der afrikanischen Küste. Von seewärts kamen die "Grauen", marokkanische, mauretanische oder senegalesische Fregatten oder Kanonenboote. Unberechenbar und für jede Überraschung gut. Im Mai 1983 trieb der Zubringer-Trawler "Grete Walter" mit einem Wellenlagerschaden 20 Seemeilen vor der mauretanischen Küste. Zwei Mauretanier eines Küstenschutzbootes kamen an Bord, kontrollierten die Schiffspapiere - und erkannten die Fischereilizenz nicht an.

Kapitän Siegfried Manthey wird aufgefordert, mit auf das Kontrollboot zu kommen. Das lehnt er ab.

Die Folge: Das Kontrollboot eröffnet das Feuer, Brücke, Bordwand, Batterieraum, Tagestank, Rohrleitungen werden getroffen. Zum Glück gibt's weder Tote noch Verletzte unter der in Deckung gegangenen Besatzung. Der Kapitän zeigt ein weißes Tuch.

Kapitän, Chief und Funker werden in die Hauptstadt Nouakschott gebracht, das fahruntüchtige Schiff mit der Restbesatzung wird vom Schwesterschiff "Heinz Pries" in den nächsten Hafen geschleppt.

Am 7. Juni endlich: Die Gefangenen kommen frei, Bedauern der Mauretanier, die "Grete Walter", notdürftig fahrtüchtig gemacht, tritt die Heimreise an.

Die 56 Einschüsse werden auf der Rostocker Neptun-Werft beseitigt - ohne öffentliches Aufsehen.

Schaden: 200000 Mark. Verlust durch ausgefallene Produktion und Hilfe durch andere Schiffe: 3,2 Millionen Mark. Beglichen wurde die Rechnung nie ...

Lesen Sie in der nächsten Folge:

- Menschlichkeit auf hoher See. Die dramatische Rettung von 14 schiffsbrüchigen Pakistanern.
- 200-Seemeilen-Schutzzonen vor den Küsten. Die Freiheit der Meere ist endgültig vorbei.
- Wenn Kalmare ihre "Tinte" verspritzen. Die Schiffsrümpfe werden schwarz gestrichen.
- Die letzte Fahrt von Kapitän Eduard Otto in den südchinesischen Hafen Tsingtau.

Fotos entnommen dem Buch "Hiev up"

So war die Hochseefischerei im Osten Deutschlands

4. Folge (Ende):

Freiheit der Meere nicht mehr grenzenlos

200-Seemeilen-Schutzzonen für die Fischerei: Das ist der Anfang vom Ende. Und das kommt nach der Wende ganz schnell. Die letzte Fahrt von Kapitän Otto - und die dramatische Rettungsaktion der "Ludwig Renn": Menschlichkeit in stürmischer See

Inhalt

1. Jeden Moment konnte die Ladung auf sie stürzen
 2. Verdiente Ehrung für Kapitän und Mannschaft
 3. Der Westen baut ab, der Osten kauft teuer
 4. Kalmaren-"Tinte" und schwarze Schiffsrümpfe
 5. Nur 250 Hochseefischer sind noch geblieben
 6. Endstation Tsingtau und kein Blick zurück
-

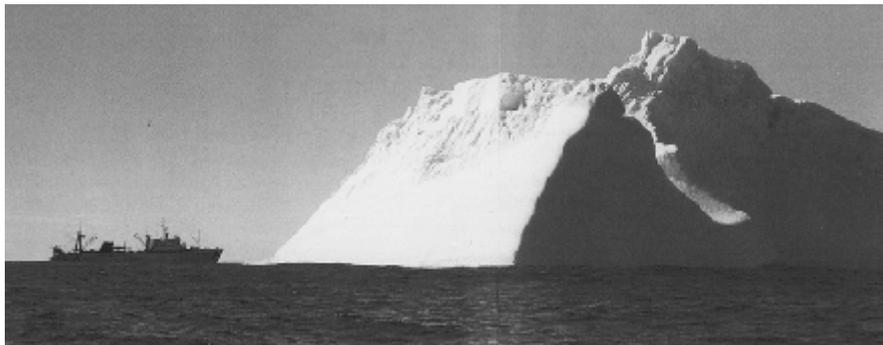


Bild: Was so romantisch aussieht, ist Einsatz in höchster Lebensgefahr, denn das Eis in der Antarktis ist tückisch. Auf den Spuren der Fische mußten die Supertrawler schließlich immer weiter hinaus.

Es war 21.07 Uhr mitteleuropäischer Zeit, als der Notruf den Rostocker Supertrawler "Ludwig Renn" erreichte: "Das unter panamaischer Flagge fahrende Containerschiff 'Island Queen' ist in Seenot. Die Besatzung muß das Schiff aufgeben."

Die "Ludwig Renn" dampfte mit Kurs USA-Schelf 500 Seemeilen, knapp 950 Kilometer westlich der irischen Küste gegen grobe See.

Es war der 26. Dezember 1987, der Ausklang des Weihnachtsfestes.

Bild: Kapitän Dietmar Meißner: Gewagtes Manöver, um Menschenleben zu retten



Kapitän Dietmar Meißner reagierte sofort: Gegenkurs. Sein Schiff stand der "Island Queen" am nächsten. Nach zweieinhalb Stunden war es beim Havaristen. Der Frachter trieb mit einer Schlagseite von mehr als 30 Grad in der stürmischen See. Der Wind mit Stärken von 8 bis 9 und bis zu zehn Meter hohe Wellen hatten die Holzladung vom Deck übergehen lassen. Die Maschine war nach einem Wassereintritt ausgefallen. Die Rettungsboote konnten wegen der tobenden See nicht ausgesetzt werden. Es war stockdunkle Nacht, als um 0.30 Uhr die dramatische Rettungsaktion anlief.

Jeden Moment konnte die Ladung auf sie stürzen

Mit den Bordscheinwerfern wurde der Raum zwischen den Schiffen ausgeleuchtet. Viermal kämpften sich Bestmann Wolfgang Berndt und Decksschlosser Wolfgang Weber, beide erfahrene Schlauchbootfahrer, an die Leeseite - die dem Wind abgekehrte Seite - des Havaristen heran. Wenn ihr Schlauchboot unter der schrägen Bordwand von den Wellen auf und nieder geworfen wurde, sahen sie über sich die verrutschte Ladung gefährlich drohen - jeden Augenblick konnte sie auf sie stürzen. Die herabhängende Rettungsleiter schlug ihnen ins Gesicht. Die Hände der Männer bluteten.



Bild: Mutige Schlauchbootfahrer: Mädchen für alles und immer Retter in höchster Not

Die beiden Wolfgang in den Schlauchbooten schafften es, die 14 Mann Besatzung, die Schiffspapiere und die persönlichen Habseligkeiten der pakistanischen Seeleute in Sicherheit zu bringen. Nach einer dreiviertel Stunde war die Rettungsaktion glücklich beendet.

Während der Rostocker Supertrawler seinen Kurs Richtung USA wieder aufnahm, mußten an Bord alle zusammenrücken. Kein Problem für an Entbehrung gewöhnte Seebären, wohl aber eins für den Schiffskoch, der sich auf die ihm wenig vertraute Kost für die muslimischen Schiffbrüchigen einstellen mußte, ehe sie am 7. Januar von einem Schlepper an Land geholt werden konnten.

Verdiente Ehrung für Kapitän und Mannschaft

Die beiden Wolfgang erhielten nach ihrer Heimkehr die Lebensrettermedaille, Kapitän Meißner nahm für sein Schiff die Ehrenmedaille des Seenotrettungsdienstes der DDR entgegen, die zum erstenmal einer Besatzung verliehen wurde.

Auch dies ist ein Stück Geschichte der ostdeutschen Hochseefischerei, die nicht nur die Geschichte eines knochenharten Jobs auf der Jagd nach Fisch in den Weltmeeren ist. Sie war - jenseits aller Ideologie und unterschiedlicher Interessen - immer auch geprägt von Menschlichkeit, wenn im Überlebenskampf gegen die Naturgewalten Hilfe notwendig war.

Aufgeschrieben, damit sie nicht vergessen wird, haben die abenteuerliche, spannende Geschichte der Hochseefischerei zwei Rostocker Autoren: Dietrich Strobel und Dr. Wulf-Heinrich Hahlbeck in ihrem Buch "Hiev up", erschienen bei Koehler/Mittler.



Bild: Fischen in subtropischen Breiten. Der Steert ist prall gefüllt. Die weite Fahrt hinaus hat sich wieder einmal gelohnt.

Die Hochseefischerei war in den 70er und 80er Jahren zwar immer moderner und leistungsfähiger geworden, wirtschaftlich war sie nie, weil die DDR-Führung von Anfang an Fisch wie Brot und Kartoffeln als Grundnahrungsmittel eingestuft hatte und bis zum Ende hoch subventionierte (bis zu einer Milliarde Mark jährlich). Und wegen der Überfischung der Meere mußten die Trawler und Verarbeitungsschiffe immer weiter hinaus.

Immer mehr Staaten hatten die Schutzzonen vor ihren Küsten ausgedehnt und forderten hohe Gebühren - Devisen, mit denen die DDR knapp bei Kasse war - für Fanglizenzen. Die Freiheit der Meere ging endgültig verloren, als am 10. Dezember 1982 in Montego Bay auf der 1494 von Kolumbus entdeckten Insel Jamaika vor Mittelamerika 119 Staaten nach neunjährigem Verhandeln die Seerechtskonvention der Vereinten Nationen unterzeichneten.

Die beiden deutschen Staaten enthielten sich der Stimme - aber die Folgen des Rechts auf Ausbeutung der lebenden Ressourcen der Weltmeere waren auch ohne ihr Votum verheerend. Fast die Hälfte der Weltmeere reservierten sich die Küstenländer mit den 200-Seemeilen-Fischereizonen. Aus diesen Gebieten aber stammten 90 Prozent des Weltfischfangs!

Der Westen baut ab, der Osten kauft teuer

Um sich die Größenordnung vorstellen zu können, ist für maritim weniger kundige "Landratten" eine Umrechnung notwendig: 200 Seemeilen entsprechen 370,4 Kilometer an Land. Das ist die Entfernung Rostock - Dresden oder in etwa die Nord-Süd-Achse der fünf neuen Bundesländer.

Die Folgen der Seerechtskonvention von 1982: Im Westen Deutschlands, wo nach marktwirtschaftlichen Gesetzen seit jeher Kosten und Erlöse aufeinander abgestimmt werden müssen, damit die Wirtschaft nicht zusammenbricht, wurde die Fischereiflotte immer stärker abgebaut. Im Osten dagegen, wo der zentralistische Staat alles regelte, verstärkte die DDR-Führung mit kostenaufwendigen Aktionen die internationalen Aktivitäten, um die Hochseefischerei vor dem Untergang zu retten. Allein die Ausgaben für Fanglizenzen stiegen von 5,5 Millionen in 1978 auf 17,4 Millionen Valuta-Mark in 1983 - Devisen, die an allen Ecken und Enden fehlten. Um wenigstens einen Teil hereinzuholen, wurde Fisch nun nicht mehr nur für die Versorgung der eigenen Bevölkerung gefangen, sondern ans Ausland verkauft.

Aber die DDR mußte auch Fisch für teure Devisen kaufen, sonst hätte sie keine Fanglizenzen bekommen. Beispiel USA: Beobachter (Observer), die an Bord genommen werden mußten, registrierten genau, wo, was und wieviel gefangen wurde. Und für je acht Tonnen selbstgefangene Makrelen mußten die ausländischen Schiffe drei Tonnen Frischfisch und eine Tonne Makrelenfilet dazukaufen.

Harte, für alle gültige Gesetze als Folge jahrelanger Ausbeutung der Meere. Da gab es nur die Chance, mitzumachen oder auszusteigen, um die eigene Volkswirtschaft nicht überzustrapazieren, oder aber durch internationale Zusammenarbeit das Schlimmste abzuwenden.

Die DDR versuchte, mit Ländern ins Geschäft zu kommen, die zwar reichlich Fisch vor der Haustür hatten, aber zu wenige Schiffe, um die Schätze zu bergen. Möglich war das nur auf der Basis harter Währung.

"Devisen baggern" nannte man das. Beispiel Marokko. Vier Frosttrawler, geführt von Sassnitzer und Rostocker Kapitänen, wurden in ein deutsch-marokkanisches Gemeinschaftsunternehmen eingebracht. Die auf dem Weltmarkt attraktiven Tintenfische - Kalmare und Oktopoden - sollten sie fangen.

Kalmaren-"Tinte" und schwarze Schiffsrümpfe

Kapitän Eberhard Hirsch erinnert sich: *"Mit unserer herkömmlichen Fangtechnik und ohne Fangplatzerfahrungen konnten wir die hochgeschraubten Erwartungen beim Tintenfischfang jedoch nicht erfüllen. Wir fingen Sardinen in großen Mengen, auch die begehrten Doraden. Die wurden mit gutem Erlös verkauft, die Sardinen waren für die Heimat."*

Mehr Glück mit den Kalmaren hatte das Fang- und Verarbeitungsschiff "Peter Nell" im Südwestatlantik. Mit der bewährten Schleppnetzfisherei waren sie jedoch nur tagsüber gut zu fangen. Die Japaner hatten Licht-Angel-Anlagen entwickelt, mit denen die Fische auch nachts angelockt wurden. Aber: Die zehnnarmigen Kalmare, von den Angeln aus dem Wasser gerissen, verspritzten in ihrer Abwehrreaktion ihre dunkle "Tinte" und verdreckten die Bordwände fürchterlich. Darum wurden die Rümpfe der Rostocker Fangschiffe fortan nicht mehr hellgrau, sondern schwarz gestrichen...



Schwarz als böses Omen für die Zukunft?

Mit der Wende 1989/90, mit dem Wegfall der staatlichen Subventionen, zeichnete sich das Ende der DDR-Hochseefischerei schnell ab. Jetzt bestimmte der Markt den Preis, nicht die Politik. Zusätzliche Fangrechte für das vereinte Deutschland zu Lasten anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft waren nicht durchzusetzen, die Fangmenge mußte drastisch gekürzt werden. Die Hochseefischerei außerhalb der EG-Gewässer und des Nordatlantiks war aus wirtschaftlichen Gründen ohne Aussicht auf Erfolg.

Nur 250 Hochseefischer sind noch geblieben

Geblieben ist wenig von der DDR-Hochseefischerei, für die von Kriegsende bis 1989 insgesamt 484 Schiffe, darunter die größten Fischereischiffe Deutschlands, in Dienst waren. Und vom seefahrenden Personal, ehemals 5000, sind gerade mal 250 Hochseefischer geblieben.

Die Schiffe verschrottet, verkauft. Vom früheren Fischkombinat Rostock sind noch sechs im Einsatz. Island, das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Rostocker Fischereihafen GmbH haben sich auf ein Überlebenskonzept geeinigt, das gegen immensen Preisverfall bei gleichzeitig steigenden Löhnen und zu niedrige Fangquoten ankämpft. Gunnar Ragnars, Aufsichtsratsvorsitzender des isländischen Hauptgesellschafters:

"Wenn dieser Betrieb nicht wirtschaftlich zu führen ist, dann kann der Herrgott selbst diesen Betrieb nicht führen - und wir noch weniger. Aber wir sind fest entschlossen, daß wir weitermachen."

Aus Rostock-Marienehe, dem größten Spezialhafen der Hochseefischerei mit 2000 Metern Kaianlagen und 45000 Quadratmetern Hallenfläche, ist ein Gewerbegebiet geworden, in dem sich bis heute über 150 Unternehmen angesiedelt haben. Die Berge von Fässern, Kisten, Netzen, Scherbrettern, die Fischmehlfabrik - alles ist verschwunden. Nach Fisch riecht es nicht mehr...

Auch die Lage der Sassnitzer Seefischer ist nicht rosig. Die Fangquoten für ihren Brotfisch, den Dorsch, sind niedrig, der Preis auch. Sassnitzer Kapitäne kauften 1991 von den noch vorhandenen 44 Kuttern 13, Kern der Sassnitzer Seefischer e.G. Der Rest stillgelegt, verschrottet, verkauft.

Als der letzte Akt der DDR-Hochseefischerei lief, am Tag vor Silvester 1990, ging einer der Männer, der die Glanzzeiten mitgemacht hat, noch einmal auf große Fahrt: Kapitän Eduard Otto, der 13 Jahre lang das Fabriksschiff "Kurt Barthel" geführt hatte, bekam den Auftrag, sein Schiff an den Käufer in der südchinesischen Hafenstadt Tsingtau zu überführen. Mit an Bord sein Chief Helmut Aschenbach, E-Ingenieur Norbert Zander - und die chinesische Besatzung, die während der Überfahrt eingewiesen werden sollte. Bedingung: perfekte Englischkenntnisse.

Endstation Tsingtau und kein Blick zurück

Kapitän Otto: *"Waren bei den Verhandlungen noch Dolmetscher zugegen, ging es auf See auch ohne sie. Umgangssprache wurde ein Gemisch aus Chinesisch, Deutsch und ein wenig Englisch. Am besten haben wir uns mit dem Koch verstanden. Er sprach nur Chinesisch. Aber ein Chinesisch, das auch von seinen Landsleuten nicht immer verstanden wurde. Wenn ich fragte, was es zu Mittag gibt, führte er einen Tanz auf. Er wedelte mit den Armen und schlug sich mit der Hand auf den Allerwertesten. Dann wußten wir, heute gibt es Hühnerschenkel..."*

So richtig zu Hause fühlte sich die Besatzung erst, als wir chinesische Gewässer erreichten. Jedes chinesische Schiff wurde angerufen. Dann folgte ein langes Palaver. Als wir Schiffe ihrer Fischfangflotte trafen, liefen die Männer wie stolze Hähne an Deck herum. Stolz konnten sie auch sein. Denn die Tai He ("Erhabener Berg"), wie mein Schiff jetzt hieß, war dreimal so groß...

Die Hafenreederei von Tsingtau liefen sie am 13. März 1991 ohne meine Hilfe mit wehenden Fahnen und einer Geschwindigkeit an, daß mir himmelangst wurde. Es ging alles gut. Die letzten 200 Meter bis zum Pier wollten sie wegen des Fernsehens und unter den Augen von Partei und Regierung allein fahren. Wir gingen von Bord. Als wir verabschiedet wurden, hatte ich feuchte Augen."

Kapitän Eduard Otto, für den nach 13 Jahren der "schönste Abschnitt meines Lebens" unwiederbringlich zu Ende ging: *"Ich drehte mich auch nicht mehr um."*

Die vierteilige Serie der OSTSEE-ZEITUNG nach dem Buch "Hiev up - So war die Hochseefischerei der DDR" wurde geschrieben von OZ-Autor **HELMUT REINKE**.

Fotos entnommen dem Buch "Hiev up"

© Rostocker Internetservice