Neue Berliner Illustrierte
NBI
4. Januarheft
Die Zeit im Bild
4/73
0,60 M

Hiev up!

Reporter mit Hochseefischern auf großer Fahrt – Bildbericht: Seiten 10 bis 19

Foto: Klaus D. Moert

Vietnam:

Zuflucht im Berg

Anna Seghers:

Keine Steinzeit für Vietnam

Seiten 36 bis 41

DEFA-Film:

Neue Rolle für Heidemarie

Heidemarie Wenzel
Foto: H. Raddatz

Seiten 20/21

6000-Mark-Preisausschreiben:

Schönste Briefmarke gesucht

Seite 34

Fisch,
sagte
der alte Mann.
Fisch,
du mußt sowieso
sterben.
Mußt du mich
auch töten?

Ernest Hemingway,
„Der alte Mann und das Meer"

NBl-Reporter Klaus D. Mörl berichtet von großer Fahrt

Schlauchbootwetter: Jochen Lange (29), Bootsmann der „Dehmel", tuckert Kartoffeln zur „Kellermann", die bereits siebzig Seetage hinter sich hat.

Wir fischten vor Kap Hatteras

Hochseefischer von heute, Männer aus Murmansk, aus Rostock oder Riga, fahren auf modernen Fang- und Verarbeitungsschiffen, fischen gemeinsam mit polnischen, bulgarischen und rumänischen Kollegen, tauschen Erfahrungen aus. Doch alle haben ihre Probleme mit dem Meer. Am schwierigsten sind Fangreisen nach Übersee, zu den fernen Küsten von Grönland, Kanada oder Westafrika. Die „Dehmel" zum Beispiel, ein Trawler aus Rostock, fischte nahezu vier Monate lang an der Ostküste der USA, ohne einen Hafen anzulaufen: 87 Mann auf 87 Metern Schiff. Aber die Männer halten durch, weil sie zusammenhalten und dem Atlantik weit mehr abringen als Rotbarsch, Makrele und Kabeljau. Kameradschaft zum Beispiel. Ich war an Bord und habe in Wort und Bild festgehalten, was uns in guten und schlechten Tagen widerfuhr. Mein Fischerei-Tagebuch hat allerdings einige Lücken. Atlantische Stürme haben sie gerissen und die Seekrankheit.

➔

Ins Fangnetz verirrt: Mekki und Jonas greifen dem Delphin unter die „Arme".

Dicker Beutel an Deck: Unser Foto zeigt einen Blick über das Kurrleinengewirr auf das Fangdeck des Fabriktrawlers ROS 308 „Walter Dehmel".

Makrelen: Die letzten beißt der Besen.

Mekki: Fischerei macht müde.

Der Atlantik brüllt. Die Wucht des Sturmes reißt mich fast aus dem Gienmast. Die Männer unten auf dem Fangdeck der „Elise" aber tun so, als sei dies die selbstverständlichste Sache der Welt: Putz- und Flickstunde bei Windstärke 10.

Wir fischten vor Kap Hatteras

Alle Schiffe schwimmen in einer dicken, fetten Suppe. Denn allein der Atlantische Ozean könnte an organischer Substanz das Zwanzigfache einer Weltweizenernte liefern.

Viktor Konetzki, „Salziges Eis"

Flüsse, Seen und Ozeane bedecken zu mehr als zwei Dritteln unsere Erdoberfläche. Rund 80 Prozent aller Tierarten leben im Wasser. Allein die Weltmeere beherbergen 300 000 verschiedene Lebewesen, darunter 16 000 Fischarten, von denen bislang jedoch nur 200 gefangen, als Frischfisch verzehrt, gepökelt oder in Dosen konserviert werden. Der „Fleischfabrik Ozean" kommt innerhalb der Welternährung in naher Zukunft eine noch größere Bedeutung zu.

Die größten und ergiebigsten Fischgründe der Erde finden sich in Küstennähe. Hier, in den Schelfgebieten, sind tierische und pflanzliche Kleinstlebewesen, das Plankton, so stark konzentriert, daß die zahllosen im Schelfmeer lebenden Fische ein üppiges Auskommen haben.

Fischereiexperten schätzen, daß noch vor der Jahrhundertwende jährlich bis zu 100 Millionen Tonnen Fisch in den Weltmeeren geerntet werden können. Doch auch der tiefste Ozean ist kein Faß ohne Boden. Eine solche Einsicht verlangt als logische Konsequenz eine vernünftige und international abgestimmte Fischereipolitik, wie sie seit nunmehr zehn Jahren zwischen den Fischereiflotten der Sowjetunion, der DDR, Polens, Bulgariens und Rumäniens erfolgreich praktiziert wird, während sich viele kapitalistische Fischereinationen einen erbitterten Konkurrenzkampf liefern. Die sozialistische Zusammenarbeit ist bisher ohne Beispiel in der Welt. Ihr „Geheimnis": Keiner fischt für sich allein!

P. S. Die Hochseefischerei erfordert jedoch nach wie vor den ganzen (See-) Mann. Meine „Nordatlantischen Notizen", nachzulesen auf der folgenden Seite, sollen auch davon erzählen.

Wir fischten vor Kap Hatteras

Wer hätte auf See nie philosophiert?
W. Majakowski

Das Gebet der Jungfrau

Tag der Abreise, Fischereihafen Rostock-Marienehe.

Die „christliche Seefahrt" beginnt mit dem „Gebet der Jungfrau". Das aber entpuppt sich als stocknüchternes Seemannsdeutsch: „Das Schiff ist für eine 120-Tage-Reise nach dem USA-Schelf den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend ausgerüstet. Proviant und Trinkwasser wurden in Rostock genommen. Besatzungsstärke 87 Mann, darunter drei Frauen. Das Schiff ist seeklar, die Leinen klar zum Fallen." Unterschrift: Heinz Kirsch, Erster Nautischer Offizier. Logbuch der „Walter Dehmel", Seite 34.

Ich Landratte habe diesem – ohnehin gekürzten – Protokoll einiges hinzuzufügen. Die „Dehmel" ist ein Fischereifahrzeug, das mehr kann als nur Fische fangen, eine schwimmende Fabrik, ein Fabriktrawler. Über eine Aufschleppe am Heck wird die Fischbeute an Deck gehievt und sofort in den Fischbunker – eine Art Vorratskammer von den Ausmaßen eines mittleren Scheunentores – gekippt. Doch auch hier hat der gejagte Fisch keine Ruhe. Die findet er erst, wenn ihn die Männer unten in der Verarbeitung maschinell geköpft, von Innereien befreit und dann für Wochen oder gar für Monate, je nach Reiseroute, in einen tiefen Kälteschlaf versetzt haben, der ihm Minustemperaturen bis zu 30 Grad Celsius mit auf den Weg über Transportbänder in die im Vorschiff gelegenen Kühlräume gibt. Lagerkapazität etwa 650 Tonnen. Abfälle und Beifang – Meeresbewohner, die ob ihrer Gefräßigkeit zufällig ins Fangnetz gerieten, werden unterdessen zu Fischmehl verarbeitet. Dies wäre der Ablauf – ungefähr. Aber noch ist daran nicht zu denken. Wir laufen aus . . .

Hobby an Bord: Ein Hummer wird präpariert.

Die Macht der Milchsuppe

Vierter Tag an Bord, Nordatlantik

Großer Belt, Kattegat, Skagerrak, Nordsee. Vertraute Gewässer, die ich schon als Junge x-mal befahren habe: mit dem Zeigefinger auf Haacks Schulatlas. Dann endlich, vier Tage nach Rostock, liegt der große, graue Teich, der Atlantik, vor uns. Vorbei an den Orkney-Inseln und den Hebriden dampfen wir westwärts. Kap Hatteras ist weit und unser Schiff nicht das schnellste: 13 Knoten in der Stunde, mittleres Radfahrertempo. Sieben Tage auf See.

Alles bleibt ruhig. „Verdächtig ruhig", brabbelt Kapitän Gunter Ehrhardt, ein junger, drahtiger Typ von 33 Jahren und den stimmlichen Qualitäten eines Oberbootsmanns. Da kommt der 1. Funkoffizier mit der neuesten Wetterkarte auf die Brücke. Wirre Striche und Linien, die nichts Gutes verheißen. Das Unwetter dauert fast sieben Tage. Und das haute mich um. Die Fischer hingegen waren durch nichts zu erschüttern. Sie hatten ihren Spaß mit meinem Problem. Doch vorm nächsten Tief war auch ich wieder hoch. Doc Ladewig, unser Schiffsarzt, hatte ein wenig nachgeholfen, indem er mich ziemlich unsanft und ganz und gar unmedizinisch, wie ich meinte, aus dem Bett trieb.

„Essen Sie, Mörl! Sonst gehn Sie uns vor die Hunde, noch ehe Sie Ihren ersten Hering auch nur von weitem gerochen haben!" Gehorsam löffelte ich mich aus der Koje und wieder auf die Beine.

Vier Tage lang hatte ich keinen Bissen runtergekriegt und in einem Anfall von Verzweiflung Himmel und Hölle beschworen: . . . und erlöse uns von dem Übel! Das Übel hieß Seekrankheit. Aber erlöst hat mich eine zutiefst irdische Macht – eine kräftige Milchsuppe.

Kumpel in der Kammer: Nach Feierabend trifft man sich hier zu einem Plausch bei Bier und Tonbandmusik.

Schwarze Wände im Wasser

Fünfzehnter Tag an Bord, USA-Schelf.

Fangplatz erreicht. 3000 Seemeilen, 14 Tage Seefahrt liegen hinter uns. Heinz Kirsch hängt unentwegt an der Strippe, und am Nachmittag haben wir über UKW ersten Sprechfunkkontakt zu einigen unserer Schiffe. „Bodo Uhse", „Peter Nell" und „Bernhard Kellermann", wie die „Walter Dehmel" Fang- und Verarbeitungsschiffe der Dichterserie aus der Matthias-Thesen-Werft, Wismar, haben wenig Erfreuliches zu berichten. Heringsschwärme hätten sich schon eine Ewigkeit nicht mehr orten lassen. Nun seien auch die Makrelen hellhörig geworden und aus dem Schelf wahrscheinlich ins tiefere Wasser abgewandert. Also, nichts wie hinterher!

Die „Dehmel"-Leute liegen auf der Lauer. Das Fischfieber hat sie gepackt. Aber nichts rührt sich. Dann endlich: Während der Nachtschicht vollführen Echolot und Fischlupe verheißungsvolle Freudensprünge: schwarze Wände im Wasser – Fisch im Visier! Die Nachricht von der Ortung des Schwarmes wird sofort an alle Schiffe unserer kleinen DDR-Flottille im Fanggebiet weitergegeben. Aber auch sowjetische, polnische und bulgarische Trawler, die ganz in der Nähe treiben, empfangen sie. Unter Freunden gibt es keine Geheimnisse. Auch auf den Weltmeeren nicht.

Auf der „Dehmel" herrscht Ameisenbetrieb. Krachend poltert das Fanggeschirr in die Tiefe. Der erste Hol bringt fast 30 Tonnen.

Fetter Fang – gutes Geld

Neunzehnter Tag an Bord, nordöstlich Kap Hatteras.

Fischduft zieht übers Deck. Zur Mitternacht steht gebackene Makrele auf dem Speiseplan. Eine Köstlichkeit. Wir sind weiter dick im Fisch. Das Brüllen der schweren Gienwinde (zu gut Fischerdeutsch auch Geldhaken oder Geige) ist für die Männer an Bord Musik in den Ohren. Es verheißt fetten Fang (Hols von 900 bis 1000 Zentnern Gewicht), und fetter Fang verheißt fettes Geld: einen Dreivierteel „Trabant" vielleicht in drei bis vier Monaten. Vielleicht auch mehr oder weniger. Je nachdem, wie der Wind weht. Weht er günstig, müssen die Hochseefischer Tag für Tag zwölf Stunden lang hart und konzentriert arbeiten. Weht er ungünstig, dann kämpfen die Männer an Bord rund um die Uhr gegen die Eintönigkeit, was weit mehr Kräfte und Nerven kostet, als eine zwölfstündige Fischereiwache täglich. An Sturmtagen schlägt oft nicht mehr zu Buche als jener deprimierende Satz im Schiffstagebuch: Windstärke 10, dampfen gegen an, Fischerei keine.

Der Wind bläst zum Sturm

Zweiundzwanzigster Tag an Bord, 150 Seemeilen südlich von New York.

Der Nordatlantik ist außer Raad und Band. Schwere, haushohe Brecher überrollen das Schiff. Ich hocke achteu auf der Trawlbrücke und stemme mich mit aller Gewalt gegen das schützende Windenhaus. Donnernd schießt eine Fontäne übers Heck. Die Männer um Bestmann Quasi werden von den herabstürzenden Wassermassen überschüttet. Für Sekunden sind nur noch die knallroten Fischermäntel sichtbar. Ich höre Wosi über das Wetter wettern. „Verdammte Scheiße, ausjerechnet jetzt, wo wir so knüppeldick im Fisch schwimmen!"

Was hilft's, Wosi. Der Sturm ist da und mit ihm die Fischereiflaute. Die Arbeit fortzusetzen wäre bei diesem Wetter heller Wahnsinn, es würde die Decksleute in große Gefahr bringen, zumindest aber das Fanggeschirr im Schlepp der Vernichtung preisgeben, erklärte der Kapitän. Der junge Alte sieht ziemlich grau aus. Während der letzten Tage ist auch er kaum in die Koje gekommen.

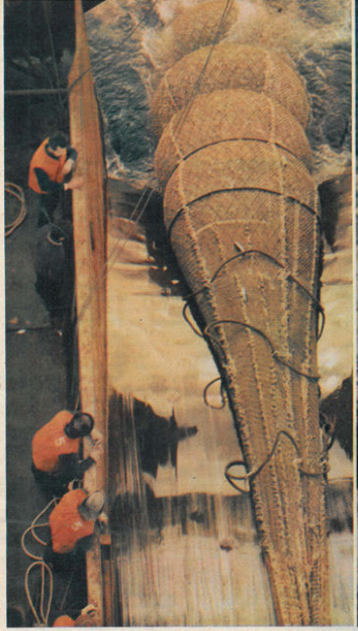
Doch nun bibbern . . . zig Tonnen Makrelen bei 22 Grad minus, frische, fette Fischleiber aus dem fernen Atlantik. In der Verarbeitung werden im Sechsstundenrhythmus täglich etwa 60 000 Filetportionen eingefrostet. Die Fahrt in die Fischgeschäfte dauert indes 3000 Seemeilen!

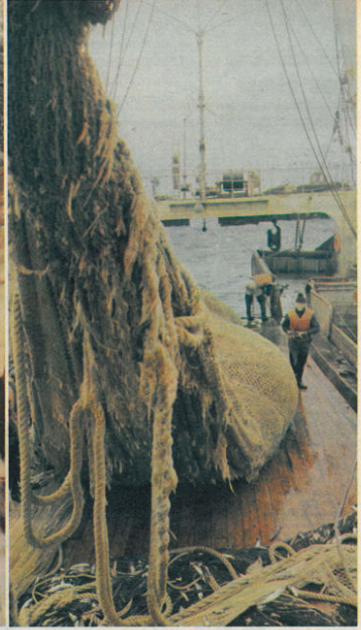
Irgendwo an einer wildfremden Küste

Dreißigster Tag an Bord, Hudson Canon.

Wir liegen vor Anker. Die „Breitling", ein Kühltransporter aus Rostock, übernimmt 150 Tonnen Frostware und einen seemüden Journalisten. Gewiß, die Verpflegung an Bord war köstlich und obendrein kostenlos. Nicht die Bohne von einem Kantinenessen an Land! Doch der Mensch lebt nicht von Brot allein, auch von Kälbersteaks nicht. Wer wochen-, ja oft sogar monatelang in seewindgewiegten volkseigenen Betten schläft, getrennt von Frau und Kind, der merkt plötzlich, wie viele alltägliche Festlandfreuden es gibt: Stadtbummel mit der Familie, Fernsehen, Konzert oder Fußball am Sonntag. Draußen auf See verblassen selbst Bäume zu bloßer Erinnerung. Einziges Grün rings um das Schiff sind das Meer und Makrelen, sind Makrelen und das Meer. Von Land aus wird alles getan, um das Seemannsleben an Bord zu erleichtern. Es gibt Regierungsbeschlüsse zugunsten der Hochseefischer. Aber wieviel ist „alles", wenn man Tausende von Seemeilen weit irgendwo an einer wildfremden Küste schwimmt?

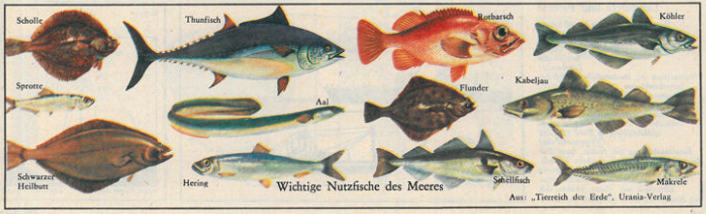
Vierundvierzigster Tag an Bord, voraus die Silhouette von Warnemünde. Kein Trugbild, Mörl – Frühling in Rostock! Ein Gefühl wie Weihnachten überkommt mich und dieser Gedanke: Das Meer ist schon deshalb schön, weil alle Wasserwege zur heimatlichen Küste führen, die mir noch nie so nah war wie draußen auf See, 150 Seemeilen vor Kap Hatteras.





Fischpralle Steerts (links auf der „Dehmel", rechts auf der „Uhse"): Für Hochseefischer aus jeder Perspektive eine Augenweide!

Viele (Schlauchboot-)Wege führen zum Kooperationspartner. Auf hoher See: der bulgarische Trawler „Flamingo", links „Peter Nell"



Wichtige Nutzfische des Meeres

Aus: „Tierreich der Erde", Urania-Verlag

Wir fischten vor Kap Hatteras

Auf großen Trawlern sind bis zu 100 Mann (mehr als auf allen Schiffen der ersten Kolumbusreise) beschäftigt. Und das löst unweigerlich nervliche und emotionale Spannungen aus, zumindest zu Anfang.

Sachar Simchowitsch-Sorin, Schiffsarzt

Romantik über sieben Meere?

Generationen von Schlagertextdichtern haben sich mit sentimentalen Seemannsgeschichten eine goldene Nase verdient. Den richtigen Riecher hatten sie selten. Seeleute sind ganz anders, als uns jene billigen Trostweisen, die nach wie vor über alle sieben Meere scheppern, weismachen wollen. Ich habe einigen Männern an Bord der „Dehmel" aufs Maul geschaut. Die Männer sind fast ausnahmslos junge Leute, die meisten von ihnen nicht älter als 25 Jahre. Einzige (rühmliche) Ausnahme: *Heinz Drews*. Der Bäcker mit 41 Jahren Senior am Bord, fährt jedoch erst seit ein paar Jahren. „Erst mußten die Kinder in Wismar aus dem Gröbsten 'raus, dann durfte auch ich abdampfen." Was Heinz hier auf dem Schiff am meisten fasziniert? Brotbacken bei Windstärke 10. Welcher Kollege an Land könnte da schon mitreden! Seine Bordbrötchen sind dufte. Aber nicht nur aus diesem Grund erinnere ich mich seiner mit Dankbarkeit: Er lehrte mich Fisch genießen: Tintenfisch in brauner Butter gebacken.

Jürgen Rinka (27), der Mann mit der Hakennase, auch Jonas genannt, verheiratet, ein Kind, Genosse, stammt aus Eisenach. „Ich suchte einen Beruf mit frischer Luft. Wände kann ich nich ham", erläutert der Thüringer lakonisch seinen Hang zur Seefahrt.

Bestmann *Volker Franzke (28)*, will nach erster gescheiterter Ehe in der nächsten Freizeit ein zweites Mal heiraten. „Schon wegen des Kindes." Eine Friseuse aus Rostock wird für zehn Jahre, die er noch draußen bleiben will, seine Seemannsfrau. Volker spart fleißig, raucht nicht, trinkt selten. Höchstensmal mit der Brigade ein Schlückchen. „Ist sowieso großer Quatsch, die Behauptung, alle Seeleute seien Säufer! Zwei bis drei Flaschen Schnaps, die uns während einer Viermonatsfahrt zustehen – ist das vielleicht die Welt?"

Jungverheiratet ist „Joni", *Günter Bossow (25)*, ein Kerl wie ein Baum, der zuweilen wie ein Schloßhund klagt. Seine Probleme sind auch jungen Ehen an Land nicht fremd: Sie wohnt bei den Eltern in Halle-Neustadt, er stammt aus Bodstädt bei Barth an der Ostsee. „Das ist ein Zirkusleben."

Joni ist erheblich vorbelastet. Sein Großvater fuhr fünfzig Jahre zur See. „Ohne Lust und Liebe hat die Hochseefischerei keinen Zweck. Da liegt man den anderen nur auf den Knochen. Es ist hart, aber wir haben ja drauf gelernt, wir wollten das so", sagt er. Joni, der Seebär, will sich noch einmal auf die Schulbank setzen und später dann in einen Bauberuf überwechseln.

Norbert Biedermann (21), genannt Mekki, gebürtiger Rügener, seit 69 auf See, ist alles andere als das, was sein Name vermuten lassen könnte. Ein paar Jahre will er noch „abreißen". Wenn er jedoch mal „heiraten müßte", dann wäre Schluß mit der Rumtreiberei auf See, sonst ginge die Ehe in die Brüche.

Mekki ist der Benjamin der Brigade von Volkmar Branzke und ein Geschichtenreißer und Possenerzähler. Sein Glanzstück: die heiter-komische Story von einem alten Bürgermeister auf Rügen, der, obwohl schon seit langem schlecht zu Fuß, noch immer seinen Amtsgeschäften nachgeht, per Fahrrad. Morgens hebt ihn die Frau Bürgermeister aufs Stahlroß, und der Gemeindediener holt den wackeren „Reitersmann" aus dem Sattel. Ein Gleichnis? Auch der junge Mann von Rügen hat schon bewiesen, daß er bis zum Umfallen kämpfen kann.

Kapitän *Gunter Ehrhardt (33)*, der junge Kopf des Schiffes. Wie bereits erwähnt, mit den stimmlichen Qualitäten eines Oberbootsmanns gesegnet. „Der Alte ist etwas laut, aber in Ordnung", meinten die meisten an Bord. Gunter Ehrhardt fährt als Stellvertreter für den „Stamm-Alten" der „Dehmel". Hat klein angefangen, doch mit der Hochseefischerei ist er groß geworden: Lehrling, Matrose, Netzmacher, Bestmann, nautischer Offizier – das waren die wichtigsten Stationen. Ehrhardt kennt die meisten Fischgründe wie seine Westentasche. Er hat eine „Fischnase".

Gunter Ehrhardt

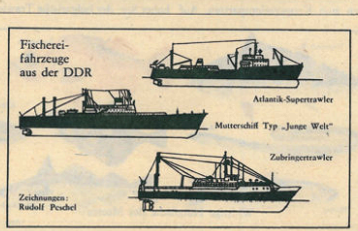
Norbert Biedermann

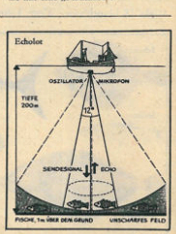
Günther Bossow (oben)
Heinz Drews (links)
Volkmar Franzke (rechts)
Jürgen Rinka (unten)

Lehrbriefe und Patente

Berufshinweise für junge Leute

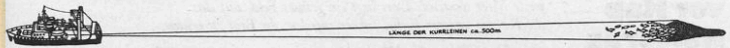
Voraussetzungen:
Seetauglichkeit, 10. Klasse, gutes Staatsbewußtsein
Lehrberufe:
Vollmatrose der Hochseefischerei, Schiffsbetriebsschlosser (Maschinenlaufbahn), Anlagentechniker für den Bereich Produktion an Bord von Fabriktrawlern (Ausbildung zum Teilfacharbeiter oder Facharbeiter auch über Erwachsenenqualifizierung an Bord möglich)
Offizierslaufbahn:
Berufsausbildung mit Abitur, dann Studium an der Ingenieurhochschule Rostock.
Perspektive:
nautischer Offizier, Hochseekapitän. Elektriker mit Abitur können sich zur Ausbildung als Funkoffizier bewerben.





Heringsfang an der norwegischen Küste um 1600

Pelagische Schleppnetzfischerei mit modernem Fabriktrawler



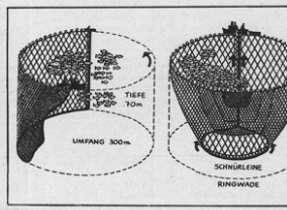
Die „Dehmel" bei schwerer See

Haushohe Brecher überrollen das Schiff.

Im Logbuch steht: Dampfen gegen an, Fischerei keine . . .

Lexikon für Landratten

Anchoveta – eine in großer Menge gefangene Fischart
Benthos – das Leben am Meeresboden
Codleine – Verschlußleine des Netzendes
Doryboot – Ruderboot für die Angel- und Leinenfischerei
Elektrofischerei – Fischfang mittels elektrischen Stromes
Fischlupe – Echolot-Gerät für die Fischsuche
Gien – E-Winde zum Hieven des Fangs
Hol – Fischzug
Intensivgewässer – Meeresbucht mit teichähnlicher Fischzucht
Jan Mayen (Nordatlantik) – Wanderziel abgelaichter Heringsschwärme
Kurrleine – Zugseil des Schleppnetzes
Logger – vorwiegend für den Heringsfang gebautes Fischereifahrzeug
Manta – Riesenrochen, bis zu 7 m Spannweite
Nekton – frei schwimmende Meerefauna
Ozeanologie – Meereskunde
Pelagial – küstenferner Lebensraum der Hochsee
Quastenflosser – von Hochseefischern entdeckter Tiefseefisch
Ringwade – Fangnetz, mit dem der geortete Fisch eingekreist wird
Steert – Ende des Netzsackes
Territorialgewässer – Hoheitsgebiet eines Küstenstaates
Viperfisch – Tiefseebewohner mit auffallend langen Zähnen
Weltozean – Gesamtheit aller Ozeane und Nebenmeere
Xiphias gladius – Gattung der Schwertfische
Yoldia-Meer – nach der Muschel Yoldia artica benanntes Eiszeitmeer
Zubringertrawler – Fangschiff



Fangquoten einiger Fischereiländer

Angaben aus dem Jahre 1970 in Mio Tonnen

Japan	8,6
UdSSR	6,7
Norwegen	2,8
USA	2,4
Kanada	1,4
DDR	0,3 (18)*
Welt	64,0 (18)

* *Prokopfproduktion in Kilogramm*

Wir fischten vor Kap Hatteras

Im Sommer 1690 standen ein paar Männer auf dem hohen Hügel von Nantucket und schauten zu, wie sich die Wale tummelten und Fontänen steigen ließen. Ein Mann sagte, auf das weite Meer deutend: Dort liegt ein grünes Feld, auf das die Kinder unserer Enkel fahren werden, ihr Brot zu ernten.

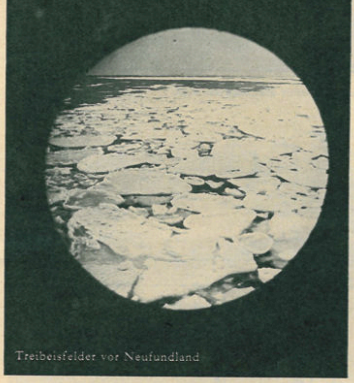
Ovid Macy, „Geschichte von Nantucket"

Kurz und bündig:

33 Antworten von Kapitän Gunter Ehrhardt (33)

Seit wann fahren Sie zur See?
Seit 1956.
Welche Fanggebiete haben Sie bisher kennengelernt?
Ostsee, Nordsee, norwegische Küste, Nordmeer, Island, Westgrönland, Labrador, Neufundland, Georges-Bank, USA-Schelf und Nordwestafrika.
Wieviel Seemeilen haben Sie bis heute „unterm Kiel"?
Schätze, 1 Million.
Wo fühlen Sie sich wohler?
Zeitbedingt, im allgemeinen an Land, bei der Familie.
Wie lange dauerte Ihre längste Reise?
116 Tage.
Haben Sie schon einmal mit dem Gedanken gespielt, die Seefahrt aufzugeben?
Nein, noch nie.
War es von Anfang an Ihr Ziel, Kapitän zu werden?
Eigentlich nicht; wollte ursprünglich ein kleineres Patent erwerben.
Wieviel mußten Sie für Ihr Kapitänspatent bezahlen?
Nichts.
Ist Ihre Gastrolle auf der „Dehmel" eine normale Betriebsangelegenheit?
Ja.
Warum?
Weil dadurch anderen Kollegen die Möglichkeit gegeben wird, Jahresurlaub zu machen oder zum Beispiel eine Kur anzutreten, ohne daß ihr Schiff unterdessen im Hafen liegen bleiben muß.
Welche Probleme bringt die Tätigkeit als Vertretungskapitän mit sich?
Oft die Umstellung auf einen anderen Schiffstyp, auf eine neue und fremde Besatzung. Man muß praktisch jedesmal von vorn beginnen. Dabei lernt man jedoch viele Menschen kennen, und die Erfahrungen der einzelnen Besatzungen sind für einen Fischereikapitän Gold wert.
Durch welche Eigenschaften und Fähigkeiten muß sich Ihrer Meinung nach ein Kapitän auszeichnen?
Durch solides fachliches Wissen. Gute Menschenkenntnis. Gute Zusammenarbeit. Er darf kein Egoist sein, muß einen klaren Standpunkt haben und in den allgemeinen Belangen des Bordlebens, in ökonomischen und politischen Fragen die Ratschläge des Leitungskollektivs berücksichtigen.
Bemühen Sie sich in jeder Situation um kollektive Entscheidungen?
Bemühen, ja . . .
Wie wichtig ist Gehorsam an Bord?
Das Wort Gehorsam sollten Sie streichen. Die Männer an Bord sind erwachsene Menschen, und da sollte man besser von Disziplin sprechen, die auf dem Schiff wichtig ist – in der Arbeit und während der Freizeit.
Wie beurteilen Sie sich selbst?
Kein Mensch ist vollkommen, auch ich nicht.
Wie kämpfen Sie gegen eigene Fehler und Schwächen an?
Indem ich mit anderen darüber spreche.
Sie machen trotz Ihrer Jugend den Eindruck eines alten, erfahrenen Seebären. Kennen Sie Lampenfieber?
Ich möchte es nicht Lampenfieber nennen. Wenn ich eine neue Vertretung übernehme, hoffe ich nur, daß alles klargeht mit der Besatzung und mit dem Schiff.
Welche Meinung hat Ihre Frau vom Seemannsberuf?
Keine schlechte. Nur die Reisen sollten nicht zu lang sein.
Wie nutzen Sie Ihre Freizeit an Land?
Mit der Familie. Irgendwo hinfahren oder mal tanzen gehen.
Treiben Sie Sport?
Wenig.
Kennen Sie die Seekrankheit?
Ja.
Welches sind die angenehmsten Seiten Ihres Berufes?
Das Einlaufen im Hafen, Erfolge am Fangplatz und die Freizeit.
. . . und die unangenehmsten?
Lange Reisen, der Auslaufzug.
Lieben Sie Ihren Beruf?
Man könnte es sagen.
Was halten Sie von der Seefahrtsromantik?
Nichts.
Ist die Hochseefischerei gefährlich?
Komplizierte Situationen gibt es in vielen anderen Berufen auch.
Was waren für Sie die riskantesten „Abenteuer" auf See?
Rudermaschinenausfall auf der Warnow, Strandung bei den Orkneys.
Hat die Hochseefischerei Zukunft?
Als Beruf, ja.
Die „Dehmel" brauchte immerhin zwei Wochen bis zum Fangplatz. Lohnt sich dieser Aufwand?
In den letzten 20 Jahren sind die Weltfangerträge auf mehr als das Doppelte angestiegen. Das war nur möglich durch das Aufsuchen neuer, entfernterer Fanggebiete und die Nutzung weiterer Fischarten. Der Kabeljau zum Beispiel ist eben fast nur vor Labrador und Grönland in fangwürdigen Konzentrationen zu finden. Der Fischereiaufwand ist gestiegen, aber er ist dennoch geringer als bei der Produktion von Rind- oder Schweinefleisch.
Wird es eines Tages notwendig sein, noch weiter hinauszufahren, etwa bis Feuerland?
Das ist durchaus möglich.
Könnten Sie sich vorstellen, daß Hochseefische eines Tages in Binnenmästereien gezüchtet werden?
In Binnengewässern nicht, wohl aber in bestimmten Meeresgen.
Wäre dies das Ende der Fischerei?
Natürlich nicht. Wahrscheinlicher ist, daß sich unser Beruf in ferner Zukunft einmal wandeln oder teilen wird: etwa in Hochseefischer und Hochseefischzüchter.
Was wäre Ihnen dann lieber?
Da fragen Sie noch?

PS
Wenn dieser Beitrag erscheint, wehren sich die „Dehmel"-Leute in den Gewässern südlich New Yorks gegen die Winterwut des Atlantik: mit sauren Mienen zuweilen, meist jedoch mit jenem unverwechselbaren Humor, der Hochseefischern gut zu Gesicht steht. Ich höre Witzbolde wie Wosi auf ihre feine Art frotzeln: „Unser Journalist, der Ärmste, sitzt jetzt auf dem Trockenen."



Treibeisfelder vor Neufundland

Im Packeis und anderswo

Die Jagd auf den Fisch ist komplizierter geworden. Mit dem einfachen Auswerfen und Einholen der Netze ist es nicht mehr getan. Wissenschaft und Technik gewinnen beim Fischfang immer größere Bedeutung. Den wachsenden Anforderungen, das zeigt die Praxis, wird am besten die Zusammenarbeit der sozialistischen Länder gerecht. Die Hochseefischer der DDR vermittelten in den vergangenen Jahren ihre Erfahrungen beim pelagischen Fischfang an sowjetische und polnische Freunde. Rostocker Hochseefischer übernahmen die Kenntnisse polnischer Wissenschaftler und Fischer für die Arbeit mit dem Grundschleppnetz. Das Erschließen von Fangplätzen vor der nordamerikanischen Küste ist das Werk sowjetischer Kollegen. Von besonderem Wert erwies sich die Einführung einer wissenschaftlich begründeten Einsatzplanung des Schiffes mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung. Noch vor wenigen Jahren legten die Kapitäne Einsatzpläne nach ihren persönlichen Erfahrungen fest. Heute verständigen sich die Fischkombinate Rostock und Riga täglich über die Fangsituation in den verschiedenen Meeresgebieten.
Von besonderem Wert ist die kameradschaftliche Zusammenarbeit in den entferntesten Polarregionen des Atlantik. Beim Einsatz in den Eisfeldern vor Labrador ist kein Hochseefischer gern allein. Es ist ein gutes Gefühl für ihn, wenn er weiß, daß er sich auf die Seeleute auf den befreundeten Schiffen verlassen kann.

Ing. Alfred Hütte,
amtierender Generaldirektor
der VVB Hochseefischerei

Bestmann Volkmar Franzke: Fischerei ist, wenn man trotzdem lacht.