

Neue
Berliner
Illustrierte

NBI

ISSN 0323-5890

Die Zeit im Bild

41. Jahrgang

3/85

0,60 M

Bestmann »Othello« Tews:

Fisch im Griff

Mit Rostocker Fischern im Südatlantik

Seiten 12 bis 19

Wiedererstandenes
Magdeburg:

Die Bahn der Trümmer- frau

Seiten 6 bis 9

Vor der Rennschlitten-WM:

Schnelle Fahren

Seiten 24 bis 27

Geschäft mit Blut:

Vampire des Kapitals

Seiten 10/11

Indianische Folklore
in Ekuador:

Ponchos und Hirtenflöten

Seiten 36/37

Vergnügen tiefgekühlt:

Eisbader

Seiten 30/31

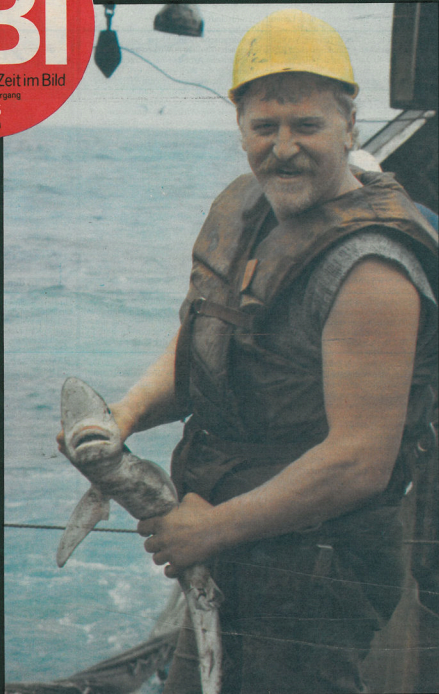


Foto: Bernd Seifrik

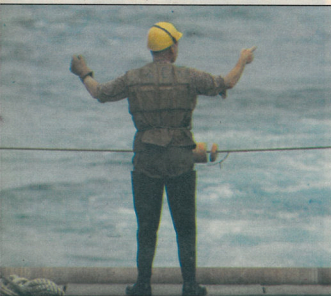
Fischfieber

Rostocker Hochseefischer
im Südatlantik

Fischengen,
800 Korb werden aus
dem Steert gelassen.

Fritz Brühaver
ist mit seinen
dreißig Fahrjahren
einer der dienstältesten
von 3000 Rostocker
Hochseefischern.

Kapitän Bernd Coijanovic
(Foto ganz unten)
hat das Fischen
von der Pike auf gelernt.
1960 begann er als Lehrling
im Fischkombinat.



Wie ein Dirigent am Pult so steht Bestmann Fritz Brühaver an der Slip des Rostocker Supertrawlers ROS 331 »Ludwig Turek«. Er signalisiert dem Windenfahrer, wie er Kurrleinen und Netz aus dem

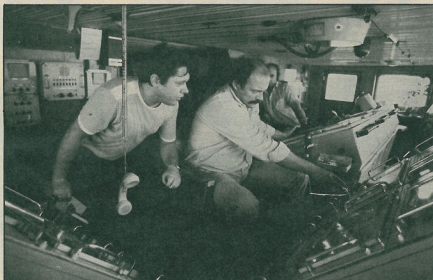
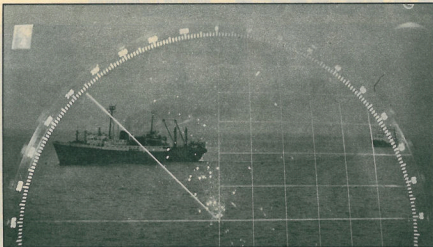
Wasser hieven soll. Kaum ist der volle Steert an Deck, prüft Kapitän Bernd Coijanovic Menge und Qualität des Hols. Dann ergießt sich der Fischstrom in die Bunker und auf die Bänder, die ihn zu den

Verarbeitungsmaschinen und zu den Frostern bringen. Bilder aus dem Alltag Rostocker Hochseefischer, die von NBI-Reportern auf einer Fangreise begleitet wurden.

Aus dem
Bortagebuch
von Bernd Coijanovic
(Text)
und Bernd Seifert
(Bild)



Fischfieber



Jeder weiße Punkt auf dem Radarbild ist eine schwimmende Fabrik (Foto oben).

Erfahrungsaustausch auf der »Kurt Barthel«. Der Kapitän der Austauschbesatzung, Bernd Cojanovic (links), informiert sich beim 1. nautischen Offizier Jürgen Holz.

Beim Besatzungsaustausch geht es per Schlauchboot von Schiff zu Schiff (Foto rechts).

Fliegende Fischer: MIT DER IL 62 ZUM ARBEITSPUNKT

Am Abend des 6. November treffen wir auf dem Flughafen Berlin-Schoenefeld die Austauschbesatzung 2 der Rostocker Supertrawler-Flotte (ATB-2-S). Um Mitternacht hebt die IL 62 ab, nimmt Kurs auf Luanda, 102 Tage auf See liegen vor den 87 Fischern, erzählt unser Nachbar. Würden wir nicht, daß die Kabine mit Fischen besetzt ist, könnte man Uwe Berger für einen Techniker halten, der auf Auslandsmontage geht.

Oder auch für einen Diplomaten. Uwe fährt seit 27 Jahren zur See. »Die Reisen wurden seitdem immer länger. Das brachte zeitweilig Probleme mit sich. Vor allem als die Kinder noch klein waren. Hut ab vor den Frauen. Sie haben ebenso Schwerarbeit geleistet wie wir auf See. Für ein »Zusammenleben« in Raten braucht man den richtigen Partner und Freunde an Land.« An Bord ist kein Mangel an Freunden. Bergers bester Kumpel ist Eddi Tuchen, der Netzmacher. »Wir sind so gut eingespielt, daß wir uns ohne Worte verstehen. Auf dem Pott muß

sich jeder auf den anderen verlassen können, in jeder Situation Farbe bekennen.« Uwe schätzt den guten Verdienst. »Der macht zwar manchen Verzicht gegenüber dem Leben an Land nicht wert, aber man kann im langen Urlaub nach zwei, drei Fangreisen Versäumtes gut nachholen. In dieser Zeit leben und erleben wir Hochseefischer intensiver als die Leute an Land.« Uwe weiß, Fisch wird gebraucht. Er ist ein wichtiges Nahrungsmittel. Trotz des wachsenden Aufwands, ist eine Tonne Fisch immer noch billiger als die Produktion einer Tonne Schweine-

fleisch. Außerdem ist der Appetit auf Fisch groß. Jeder DDR-Bürger verzehrt im Jahr durchschnittlich 7 Kilo Fisch. Eine Menge, die gefangen sein will.

Hafen von Luanda; erster Seetag. AUF DIE »TUREK« GEHT'S ÜBER DIE »BLANKENSEE«

Vor dem Flagghafen wartet ein Lkw W 50. Einer von 10.000, die von der DDR seit Mitte der siebziger Jahre nach Angola geliefert worden sind. Der Fahrer ist Mitglied einer FDJ-Brigade, die Lkw aus dem Ludwigsfelder Nutzkraftwagenkombinat repariert. Er verstaut das Gepäck, bringt es zum Hafen. Dort steigen zu unserer Verwunderung die Fischer zischend das Fallreep des MS »Blankensee« empor. Der 102 Meter lange, 15 Meter breite Supertrawler hat sich hinter dem Frachter unserer Seerederei versteckt. Schon am Nachmittag heißt es: »Leinen los!« Luanda verschwindet in der sinkenden Abendsonne.

Vierter Seetag: DER BOCK WACKELT MIT DEM SCHWANZ...

Drei Tage sind wir zum Fangplatz gelangt. Endlich geht's los. Am schwarzen Brett steht schwarz auf weiß: »Im Verlaufe des heutigen Nachmittags werden wir den Fangplatz erreichen und mit der Fischerei beginnen.« Kapitän Cojanovic wünscht allen gute Hols.

Auf dem Arbeitsdeck herrscht rege Betriebsamkeit. Bestmann Uwe Berger, Brigadier der Decksgang, startet gehetzt auf eine Zeichnung. Für uns sind die Abbildungen böhmische Dörfer: zipfelmützenartige Geflechte mit vielen Seilen an der weitausladenden Öffnung sind zu sehen. Zum Ende hin Maachen verschiedener Größen. Ich will Uwe mit Handschlag begrüßen. Doch der sonst so freundliche Fischer reagiert nicht, murmelt nur: »Auf dem Schiff wird jede Hand zum Arbeiten gebraucht.« Eine Lektion im Fisch »Verhalten an Bord«. Uwe Berger gibt genaue Anweisungen an Netzmacher und Matrosen. Sie machen sich an einem Hunderte Meter langen Gewir von Leinen zu schaffen, vermessen einzelne Abschnitte. Ihr Tun gleicht dem Entwirren eines gordischen Knotens. Sisyphusarbeit für den Uneingeweihten. »Paula« – ein neues Netz – wird für den ersten Einsatz vorbereitet. Dafür ist eigens ein Erprobungsgenieur mit an Bord. Von Rainer Liebreuh erfahren wir, daß »Paula« der jüngste Sproß einer neuen Generation von pelagischen – freischwimmenden Fischereiausrüstungen ist. Schon ihre Vorgänger »Emmy« und »Dora«, »Fanny« und »Lola« können sich schnell zu fast 300 Meter langen Schleppnetzen mit großen Mäulern entfalten, wenn sie über das Heck des Schiffes ausgesetzt werden. Mit ihren Fangarmen aus vielen glatten Seilen, den Jägern, dringen sie



Fortsetzung
von Seite 15

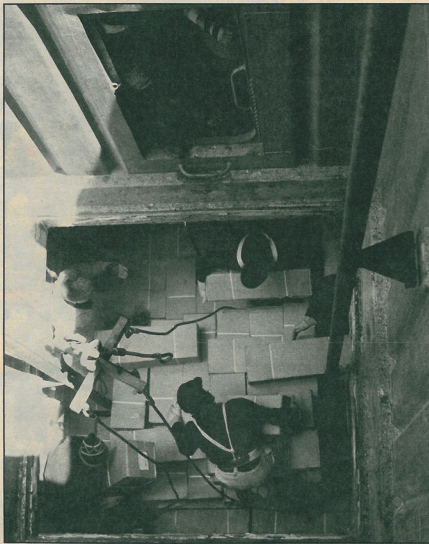
Fischfieber

bei einer Schleppgeschwindigkeit von mehr als fünf Seemeilen in die geoteten Fischschwärme ein. Diese werden durch die Schleppgeschwindigkeit im Steert gefangen.

Altere Netze waren geknotet, ohne Strickleitern. Die Knoten wirkten wie bremssende Treibanker. Sie verursachten unzählige kleine Wasserwirbel, vor denen die Fische flohen. »Ist Instinkt dafür, nahenden Fangfahrzeugen zu entkommen, ist ausgeprägt«, erzählt Rainer Liebreich. Die Schildmakrele, ein schneiderartiger Schwimmer, ist besonders pfiffig. Auf sie aber macht die Besatzung im Südatlantik vor allem Jagd.

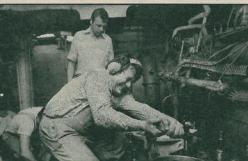
Am Nachmittag bekommen wir Gesellschaft. Am Horizont tauchen mehrere Schiffe auf. Kapitän Cojanovic, der sein »Spelunkerglas«, an Land gemeinhin als Fernglas bekannt, beiseite legt und im Jagdsitz Platz nimmt, ortet zitiert: »Die Freunde.« Die Ruhe im Gesicht des Kapitäns weicht der Anspannung.

Der Kopf von oben nach unten bewegt, verfolgt er die Impulse der Ortungsgeräte. Sie lassen immer dann, wenn Fisch unterm Schiff durchläuft, sekundenslang harte Gebilde aufleuchten: elegant gebaute Fernsehürme mit bauchigen Aussichts- etagen oder seltsame Pagode- dächer. Was in Sekundenschnelle am Auge vorbeizieht, wird auch aufgezeichnet. Das Echolot malt auf weißes Papier schwarze Gipsenkel oder flockige Wolken in verschiedenen Tiefen. Fischanzeiger. Durch Verküren oder Verlangen der Schlepplein muß das Netz genau in diese Tiefen gebracht werden. Am Netz ist eine Sonde befestigt, auch drittes Auge des Fängers genannt. Sie meldet zur Brücke, welche Menge Fisch in die Maschen geht. »Interessanter als manche Fernsehprogramme«, bemerkt der Käp'n zu seinem 3. nautischen Offizier. Stefan Kramp (28) verfolgt im Radar den Kurs der Fangschiffe aus der UdSSR, Polen, Bulgarien und Rumänien. Den Kapitän interessiert besonders, welchen Kurs die sowjetischen Schiffe nehmen. Er weiß, w'o sie einfahren, da steht der Bock. Über UKW nimmt er Kontakt zu ih-



Bis zu 60 Tonnen Fisch können am Tag über die Verarbeitungsanlagen geschickt werden.

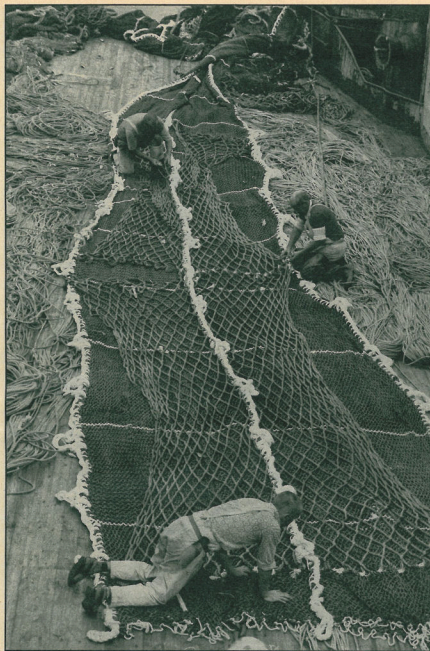
Übergabe des gefrosteten Fisches auf hoher See an die Verarbeitungsanlagen portugiesisch »Lätten Kleins« (oben).



Die Reparatur an der Hauptmaschine verlangt die Kraft.

Netzreparatur und Pflege. Ein Fangboot kostet bis zu 100 000 Mark (rechts).

NBI 3/85



nen auf. Die sowjetischen Berufskollegen geben bereitwillig Auskunft über die Fischersituation. Bernd Cojanovic läßt die Ortungsgeräte nicht aus den Augen. Die Anzeigen mehrern sich. »Der Bock wackelt mit dem Schwanz.« »Noch zehn Meter zu«, ruft er ins Mikrofon, das er wie ein Schlagersänger zwischen den Fingern hält. Die Kurvenreineinden heulen krach auf. Der Windenfahrer merdet: »260 Meter sind fest.« Die Erwartungen an den ersten Hol

der Reise sind groß. Selbst der Chief Hans Werner Bock hat die Maschine verlassen und ist auf die Brücke geeilt. Er freut sich über die vierversprechenden Anzeigen. »Kein Wunder, wir machen ja auch volle Fahrt.« Nach einer weiteren Stunde kommt erstmals das Kommando: »Fortmachen zum Heven.« Der Kapitän verläßt den Jagdsitz und schließt hastig in Stille und wittergezeitete Watterjüde. Er kann es kaum erwarten, bis der Beutel auf das Arbeitsdeck hochgezerrt ist. »Für den

Anfang nicht schlecht«, freut er sich und drückt mir eine 20 Zentimeter lange, schlüpfriige Makrele in die Hand: »Das ist er, der Bock! Minuten später nimmt er wieder in seinem Jagdsitz Platz und verkündet: »Wer lacht, hat noch Reserven.«

Finfter Tag:
EIN JONAS SCHEINT
AN BORD ZU SEIN

An Bord, wird die Devis: »Wer zur See fährt, wird nicht krank.« Des-

halb sind wir in der hellen, freundlichen »Kranken«-Gasse mit Farbphotos von Hochgebirgen an den Wänden untergebracht. »Im Notfall wäre auch anderswo Platz«, hatte der Schiffarzt beim Aufsteigen in Land gemeint.

Um vier Uhr werden wir durch lautes Klopfen geweckt. »Kolbenfresser« informiert der Wachlager. Aus dem Wellentunnel ist Dampf entwichen, ein sicheres Anzeichen für einen ernstzunehmenden Defekt. Die »Turek« treibt. Das Signal »Manövrierfähig/Maschinenschaden« ist gesetzt. Trotz des Mißgeschicks und olverschmierter Hände hat der Chief seinen Humor nicht verloren. Schmunzelnd meint er: »Wir müssen einen Jontas an Bord haben.« Und dabei blickt er uns vielsagend an.

Die Maschinengänge ist schon voll zu Gange. Ein Kolben der 3800 PS starken Hauptmaschine wird demonstriert. Es gilt, so wenig Zeit wie möglich zu verlieren. Doch ein Ersatzkolben ist nicht an Bord. Über Funk wird ROS 307 »Peter Neile um Hilfe gebeten. Sie wird am Nachmittag des nächsten Tages erwartet.

Sechster Tag:
DIE ERSTE FARGE GILT
DEM FISCH

Auf der »Turek« ist der Fisch ausgegangen. Baat der Fließeremmer schwingen die Verarbeiter jetzt Rosthammer und Farbpinsel. Ständige Werterhaltung des 60-Millionen-Potts ist unerlässlich. Inzwischen erreicht den Kapitän die Nachricht: »Die Neile hat sich auf vier Seemeilen genähert.« Die Aussicht bald wieder fangen zu können, hebt seine Stimmung sichtlich.

Als endlich beide Schiffe längsseits liegen, gilt Cojanovic' erste Frage nicht dem Kolben. Ihn interessiert zunächst, wie weiter südlich gefangen wird. Erst dann wird ein Kolben gegen einen Sack Heimatpost über die Reeling getauscht. Noch in der Nacht erhält der Kapitän die Meldung: »Maschine klar!« Trotzdem ist in den folgenden 36 Stunden an die Maschine nicht zu denken. Die Maschine muß eingefahren werden.

Achter Tag:
ANDRANG
AN DER SETKANTSTELLE

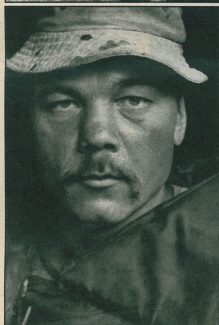
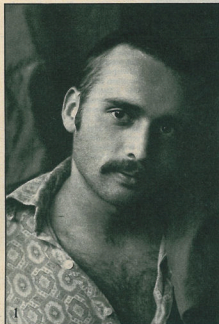
Die »Turek« dampft wieder gen Norden. Kapitän Cojanovic will auf einer genau vereinbarten Position den sowjetischen Tanker »David Guramishvili« treffen, um Dieselkraftstoff auf hoher See zu übernehmen. Diese Zusammenarbeit mit den sowjetischen Fischereiflotte auf den Weiterreisen ist sein Jahrzehnten gang und gäbe. Allein in den stibigen Jahren transportierten sowjetische Schiffe für die Rostocker Hochseefischer 54 000 Tonnen Fisch und übergaben 400 000 Tonnen Dieselkraftstoff. Gemeinsam wurden Forschungsreisen durchgeführt.

An »Sextant« herrscht Andrang wie bei Minol am Freitagabend. Die »Turek« muß warten. Es

NBI 3/85

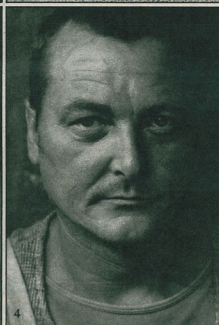
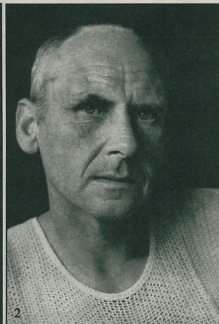
SEITE 17

Fischfieber



**Windenfahrer
Bernd Lehner (1):**
»Die Seefahrt gilt für viele
als Abenteuer. Für mich ist sie
eher ein Feld, sich täglich
zu bewähren.«

**Bestmann
Fritz Brühauer (2):**
»Wir sind eine verschworene
Truppe, die gemeinsam durch
dick und dünn geht.«



**Matrose
Joachim Klemann (3):**
»Unsere Arbeit ist hart,
aber anerkannt.«

**Bestmann
Uwe Berger (4):**
»Wer einmal Fänger war,
den läßt der Fisch
nicht los.«

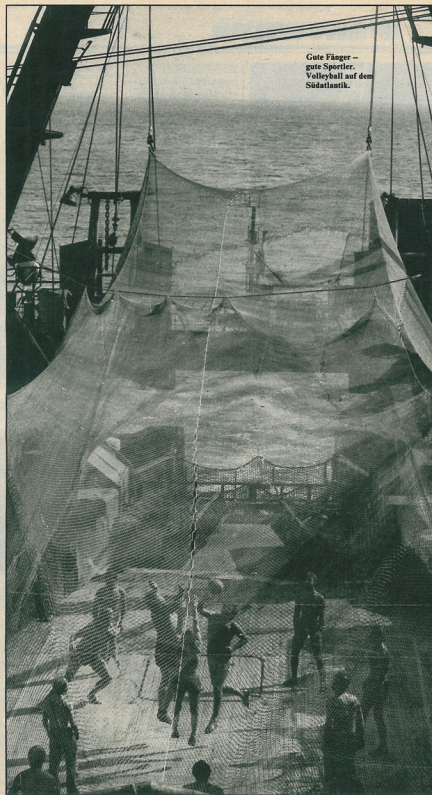
wird nochmals ausgesetzt. In unmittelbarer Nachbarschaft, keine 300 Meter entfernt, hat der polnische Fänger »Laskara« soben 450 Korb, 25 Tonnen, gefangen. Das stachelt den Kapitän an. »Wenn wir nicht 500 Kiepen haben, soll der Erprobungsingenieur seine »Paula« wieder mit nach Hause nehmen«, brummt er vor sich hin. Bald danach wird geholt. Lautstark ähren die Winden unter der Last des prallen Steers.

Immer wieder müssen Bestmann und Netzmacher dicke Tampen um den Beutel legen. Matrosen bringen eilig die Stahlteile der Winde zurück zur Slip, der eisernen Rutsche fürs Fanggeschirr. Zug um Zug wird der Fisch geborgen. Als »Paula« endlich oben ist, wird sofort »Emmy« ins Wasser gelassen. Auf den Supertrawlern kann fortwährend gefischt werden. Gewandt wie eine Katze springt der Kapitän auf den mannshohen Steert und tanzt darauf wie Rumpelstilzchen. »Alles guter Bock«, ruft er immer wieder. Er hat den Zollstock zur Hand und mißt die Größe der Fische. Als der Steertknott gelöst ist, sich das Deck in ein Silbermeer verwandelt, sagt er zu Produktionschef Peter Thurm gewandt: »Mach was draus! Thurm ist nicht weniger zufrieden als der Kapitän. Seine vier Bunker sind randvoll. Während der Kraftstoffübernahme können die Verarbeitungsmaschinen rattern.

Neunter Tag: WETTBEWERB MIT GESUNDEM EHRGEIZ

Donnerstags ist Seemannsontag. Wie zu Zeiten der Windjammer gibt es an diesem Tag Kuchen. Trotzdem ist es ein Tag wie jeder andere. Am Nachmittag kann endlich die Flagg »Tanken« am Mast flattern. Kapitän Cojanovic manövriert den »Sapir« mitergenau an den Tanker. Leinen werden geworfen und festgemacht. An einer hängt der Schlauch, durch den acht Stunden Diesel fließen wird.

»Wo stecken unsere Wettbewerbspartner«, fragt der Kapitän. Auf der Brücke herrscht pausenlos Sprachewirr. »Turek« – »Barthel« bitte melden! – »Bruno Apitz« – »Ludwig Turek« – »Wie ist eure Position!« – »Wie tief fischt ihr!« Die fünf Rostocker Fangschiffe stehen in ständiger Verbindung. Sie tauschen Informationen über Fangsituationen, Fischmenge und Qualität aus. Kapitän Cojanovic freut sich über die Erfolge der anderen. Dennoch ist es ihm am liebsten, wenn er das Meiste im Beutel hat. Gesunder Ehrgeiz, der den Wettbewerb von Schiff zu Schiff antastet. Dazu werden regelmäßig Erfahrungen ausgetauscht. Das beschränkt sich nicht nur auf das Geflüster an der Strippe. Von Zeit zu Zeit treffen sich Kapitäne, Nautiker, Produktionsoffiziere, Deckskleute der Austauschbesatzung mit ihren Kollegen von der »Barthel« und der »Apitz«. Dabei wird gründlich analysiert, wie noch besser gefangen und verarbeitet werden kann. Denn Zeit ist Geld.



**Gute Fänger –
gute Sportler:**
Volleyball auf dem
Sdalerlaank.

Zwölfter Tag: DIE BEKANNTSCHAFT MIT EINEM GROSSEN KAPITÄN

Wir sitzen auf gepackten Koffern und warten auf unser »Atlantik-Taxi«, auf ein Schlauchboot, das uns zur »Kurt Barthel« bringen soll. Doch plötzlich gibt's Fisch. Und der hat in jedem Falle Vorrang. Der Kapitän weiß nur zu gut, daß die Malekre von einer Stunde zur anderen wieder verschwinden kann. Der Erfahrungsaustausch wird verschoben. »Turek« und »Barthel« treffen sich erst am späten Nachmittag. Wir setzen mit einem Teil der Austauschbesatzung zur »Barthel« über. An der Reeling steht zum Empfang bereit, Kapitän Dietmar Meißner. Auf den ersten Blick finden wir bestätigt, was man ihm nachsagt: »Er ist ein großer Kapitän.« Mindestens 1,91 Meter, zwei Zentner bestimmt. Meißner hat zum Leistungsvergleich der Schiffe aufgerufen.

Achtzehnter Tag: UNTER DECK SOLL'S LEICHTER WERDEN

Auch auf der »Barthel« herrscht Fischfieber. Soben wurde ein voller Steert gefischt. Über Transportbänder in der Verarbeitung ergibt sich ein silberner Strom. Die 35 Kollegen unter Deck haben alle Hände voll zu tun. Der Fisch muß schnell sortiert, verarbeitet, gefrostet und verpackt werden. Tempo und Geschicklichkeit jedes einzelnen sind gefragt. Noch muß viel von Hand gemacht werden, obwohl alle Anstrengungen darauf gerichtet sind, die Verarbeitung weitestgehend zu mechanisieren. Möglich ist das. Davon sind vier »Mitschmer« fehsistent überzeugt: Ingenieure und Mechaniker aus dem VEB Fischfang sowie dem Ingenieurbüro des Fischkombinats. Sie erproben an Bord eine neue Sortiermaschine und eine neue Fischführung für die Filetiermaschine.

Zwanzigster Tag: DIE WILLKOMMENE ABWECHSLUNG

Wir dampfen in Richtung Luanda. Das Arbeitsdeck ist nicht wiederzuerkennen. Es hat sich in einen Sportplatz verwandelt, den ein riesiges Netz überspannt. Zentimetergenau wird das Volleyballfeld markiert. Schließlich geht's um einen Kasten Bier. Ein hoher Preis auf See. »Othello Tews, ein Mann von der Decksgang, der mit 34 Jahren im September noch auf die Seefahrtsschule gehen will, ist ein wahrer Artist am Netz. Er läßt keine Gelegenheit aus, zum Schmetterball anzusetzen. Es scheint, die Fischer haben den Fisch vergessen. Die Jungs haben es nach einem harten Setstien verdient, endlich mal eine neue gerade sein zu lassen. Danach folgt die Schlacht am kalten Büffet. Zu den begehrtesten Spezialitäten gehört auch Fisch. Ganz ohne geht's eben nie.