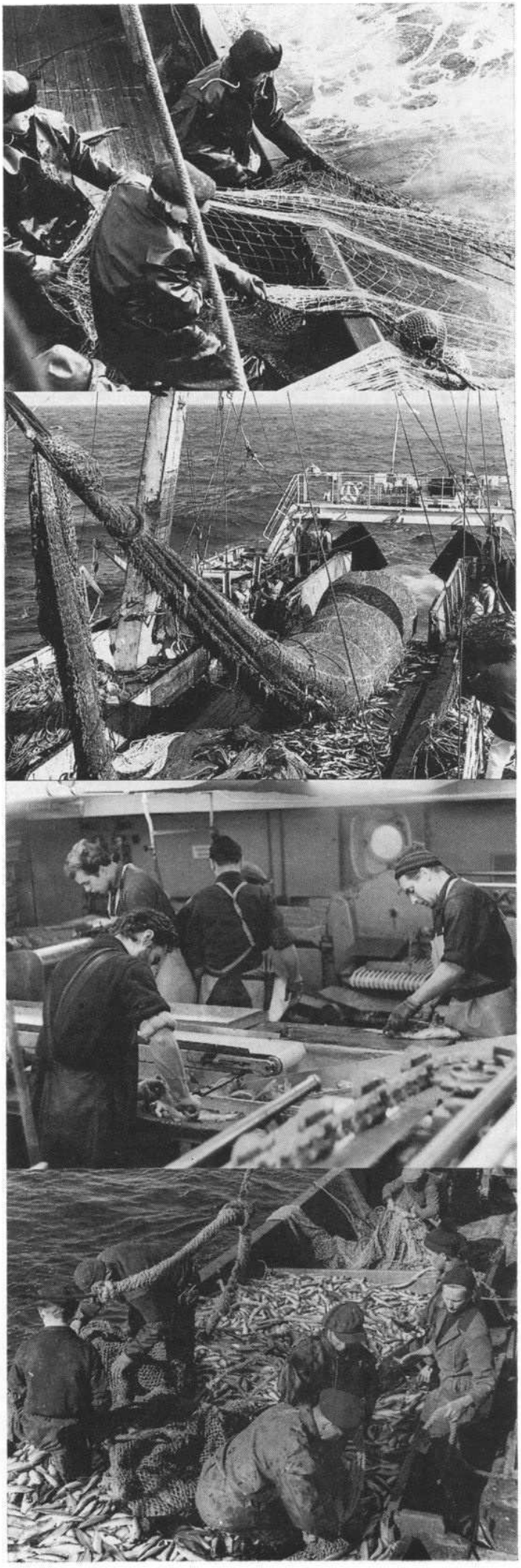
Über Heck und unter Deck

— Bedeutung und Bewährung der ersten Fang- und Verarbeitungsschiffe der DDR —

Dieter Strobel; Kapitän *Franz Wegener*, Mitglieder des DDR-Arbeitskreises für Schiffahrts- und Marinegeschichte



Am 3. April 1960 lief ROS 301 „Bertolt Brecht" als erstes über Heck fangendes und unter Deck verarbeitendes Schiff zur Jungfernreise aus. Die Fangreise führte bis zur Westküste Afrikas und in die arktischen Gewässer. Mit 150 t veredeltem Fisch an Bord kehrte das Nullschiff über die Toppen geflaggt am 27. Juni 1960 in den Heimathafen Rostock–Marienehe zurück.

Dieser Schiffstyp, von dem die Mathias-Thesen-Werft Wismar bis 1966 dreizehn mehrfach weiterentwickelte und modifizierte Einheiten an das damalige Fischkombinat Rostock (heute Fischfang Rostock) übergab, leitete eine neue Epoche in der DDR-Hochseefischerei ein und begründete zugleich die Generationsfolge der großen selbstfangenden Fischereischiffe mit bordeigener Be- und Verarbeitungstechnik des DDR-Schiffbaus. Von diesem als Fang- und Verarbeitungsschiff (FVS), als Fabriktrawler und in der sowjetischen Hochseefischerei als BMRT (БМРТ = Большой морозильный рыболовный траулер = Großer Fischereitrawler mit Tiefkühlladeräumen) bezeichneten Typ produzierten die Werften in Wismar (37) und Stralsund (469) bis zum 31. Dezember 1989 insgesamt 505 Einheiten, davon als Typausführung „Tropik" 86, „Atlantik I/II" 185, „Atlantik-Supertrawler" 201 und gegenwärtig als Fabriktrawler Typ „Atlantik 488" 20. Diese Baubilanz weist die DDR als ein führendes Fischereischiffbauland aus, das — gestützt auf systematisch gespeicherte Bau- und Einsatzerfahrungen und auf die als Generationsfolgen konzipierten Schiffstypen — objektive Voraussetzungen besitzt, den heute bereits bis auf das Jahr 2000 gerichtetet Anforderungen entsprechen zu können.

Mit dem erstmaligen Zusammenstellen und Bewerten der Basisdaten, Erlebnisberichte und Einsatzfakten dieser ersten FVS verfolgen die Autoren die Absicht, Entwicklungsingenieuren, Praktikern und historisch Interessierten eine zugriffsfreundliche Dokumentation sowie eine Orientierung für Vergleichsschiffs-Betrachtungen für Projekte der 90er Jahre vorzulegen. Aus der Sicht des Fischkombinates Rostock gehören die FVS ROS 312 und ROS 313 noch heute zu den ökonomisch effektivsten Schiffen, insbesondere bei kleineren Tagesfängen — Grund genug, nachfolgend etwas ausführlicher auf Entwicklung und Bewährung einzugehen.

Zur Vorgeschichte

Der international als ökonomisches Erfordernis für Fernfischerei betreibende Länder Anfang der 50er Jahre auf der Tagesordnung stehende Schiffstyp wurde erstmals 1953 in Aberdeen vom Stapel gelassen und 1954 als „Fairtry" durch die schottische Reederei Chr. Salvesen & Co., Leith in Dienst gestellt. Voraus gingen langjährige Versuche dieser im Walfang erfahrenen Firma mit den „Fairfree"-Prototypen.

Ab 1955 nahmen die Kieler Howaldtswerke erstmals serienmäßig die Produktion dieses Schiffstyps auf, ausgelöst durch Aufträge über 24 Schiffe aus der UdSSR, die als erstes Land auf die große Zukunft dieses kombinierten Fang- und Verarbeitungsschiffes setzte. Am 15. und 16. Dezember 1955 stellten die sowjetischen Hochseefischer die „Serafimowich", das siebente Schiff dieser Serie, während der Überführungsreise bei einem Zwischenaufenthalt in Stralsund den DDR-Fachleuten vor [1].

Nach Voruntersuchungen der Schiffswerft „Neptun" Rostock erhielt das damalige Zentrale Konstruktionsbüro

Bild 1. Helene Weigel taufte am 23. Dezember 1958 in Wismar das erste Fang- und Verarbeitungsschiff auf den Namen „Bertolt Brecht" (ROS 301) (Foto: ADN/ZB/ Hollahn)

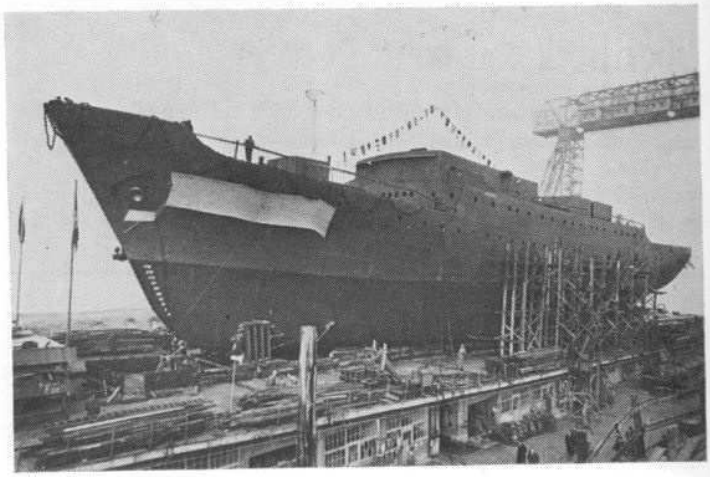


Bild 2. FVS stapellauffertig auf der Helling

Schiffbau in Berlin–Köpenick den Projektierungsauftrag. Das der MTW übergebene technische Projekt wurde in Übereinstimmung mit dem Fischkombinat verworfen und überarbeitet. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß Ing. *Otto Mielke* bereits am 11. März 1955 in seinem Vortrag im Technischen Kabinett der Schiffswerft „Neptun" Rostock feststellte: „Der Gedanke, daß wir 6 bis 8 Jahre ins Hintertreffen geraten sind, läßt keinen verantwortungsbewußten Menschen zur Ruhe kommen. Es dürfte interessieren, daß bereits im Oktober 1953 mit dem Fischkombinat Rostock Vorbesprechungen und Voruntersuchungen eingeleitet wurden, um rechtzeitig Konstruktionsunterlagen für ein Fang- und Verarbeitungsschiff zu schaffen. Bei entsprechender Bearbeitung in der HV Fischwirtschaft des Ministeriums für Lebensmittelindustrie könnten wir heute bereits das erste Musterschiff besitzen und erproben [2]."

Obwohl Entwicklung und Konstruktion des ersten FVS vom Grundsatz her dem „Pushkin"-Typ angelehnt sind, brachten die Wismarer Schiffbauer gemeinsam mit ihren Rostocker Auftraggebern eine Reihe Eigen- und Weiterentwicklungen ein. Hierzu gehörten die zu beiden Seiten innerhalb der Netzaufschleppe waagerecht angeordneten Scherbrettaufschleppen mit gleichzeitiger Ablage der Scherbretter. Bei den Fangschiffen mit Heckaufschleppe wurden die Scherbretter anfangs durch Umlaufrollen an Galgen, Kranbalken oder sonstigen Vorrichtungen abgefangen, eine recht umständliche und auch gefahrvolle Arbeit. Die in umfangreichen Versuchen am Modell ermittelte Technologie versprach ein gefahrloseres Ablegen der Scherbretter. Im praktischen Bordeinsatz konnte sich diese Technologie aufgrund der speziellen Manöveranforderungen und ebenfalls äußerst gefahrvollen Handhabung jedoch nicht behaupten.

Am 29. Juli 1958 auf Kiel gelegt, am 23. Dezember 1958 als „Bertolt Brecht" von *Helene Weigel*, der Lebensgefährtin des 1956 verstorbenen Dichters, getauft, vom Stapel gelassen und am 31. März 1960 in Dienst gestellt, lief ROS 301 am 3. April 1960 zur ersten Fangreise unter Führung von Kapitän *Heinz Adler* aus. Reiseziele waren die Westküste Afrikas und die Fanggründe bei Labrador und vor Westgrönland [3].

Die Tafeln 2 und 3 zeigen die Hauptparameter der FVS ROS 301-313 und die Typenentwicklung dieser Serie (siehe auch Bild 8). Die Mathias-Thesen-Werft leistete damit Pionierarbeit auf dem Gebiet des DDR-Fischereischiffbaus, indem sie die ersten über Heck fangenden Fischereischiffe entwickelte und optimierte [4].

Einsatz und Bewährung der FVS

Haupteinsatzgebiete der FVS wurden der Nordwest-Atlantik, Südatlantik, Westgrönland, USA-Schelf, Kanadische Küste, Neufundland, Labrador, Westafrika und Namibia. 1974 passierte ROS 307 „Peter Nell" den Panama-Kanal und befischte zeitweilig auch den östlichen Pazifik vor der USA- und Kanada-Küste. In der antarktischen Sommersaison 1977/78 war ROS 307 auch zur Versuchsfischerei auf Krill eingesetzt. 1976 erkundete ROS 311 „Rudolf Leonhard" Fangmöglichkeiten vor Somalia. Die FVS sind bedingt tropentauglich, da extreme Situationen wie Hitze, Feuchtigkeit und dgl., sich mehr in den Häfen

Bild 3. ROS 311 „Rudolf Leonhard" wurde am 6. Juli 1964 vom Stapel gelassen (Foto: J. Fensch)

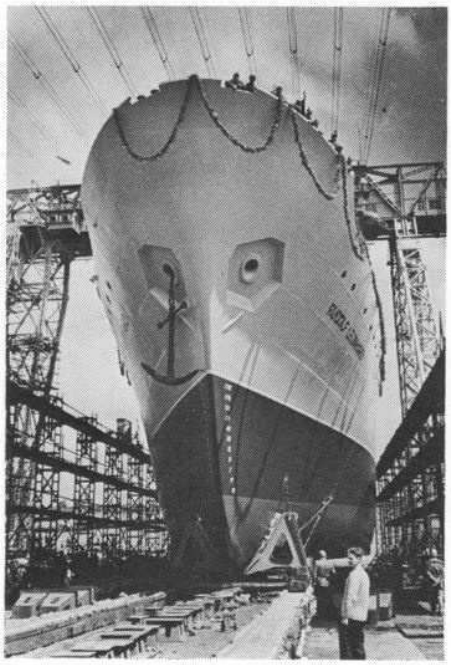


Bild 4. Schraubenbrunnen mit Verstellpropeller von ROS 313 „Willi Bredel"

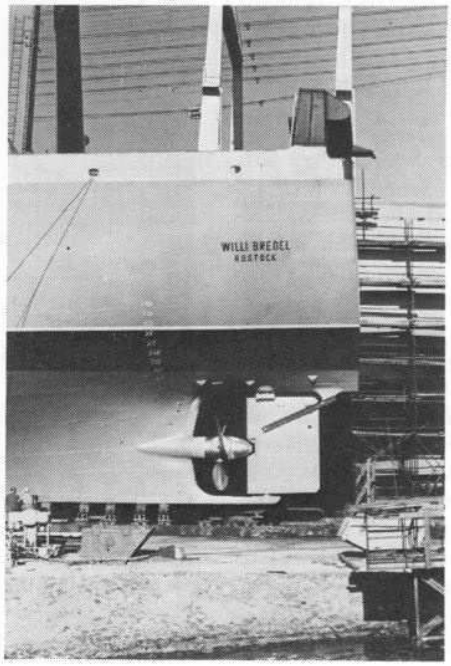


Bild 5. Slip mit Scherbrettablage der Bauausführung FVS Typ I

Tafel 1. Das Fang- und Verarbeitungsschiff-Bauprogramm des VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar für den VEB Fischkombinat Rostock

Bau-Nr.	Kennung	Name	Kiel-legung	vom Stapel	Indienst-stellung	Kapitän bei Indienststellung	Außer-dienststellung	Verbleib
Typ I 171	ROS 301	„Bertolt Brecht"	29. 7. 58	23. 12. 58	31. 3. 60	Heinz Adler Jungfernfahrt 3. 4. 60	8. 6. 79	verschrottet
Ia 172	ROS 302	„Johannes R. Becher"	30. 6. 60	28. 12. 60	15. 1. 62	Erwin Schütt	30. 5. 81	verschrottet
Ia 173	ROS 303	„Friedrich Wolf"	2. 1. 61	24. 6. 61	5. 4. 62	Gerhard Barthel	31. 12. 80	verschrottet
Ib 174	ROS 304	„Erich Weinert"	20. 7. 61	15. 11. 61	31. 8. 62	Otto Damaschke	–	noch im Einsatz
Ib 175	ROS 305	„Louis Fürnberg"	17. 11. 61	30. 3. 62	30. 10. 62	Martin Spitz	1976	verschrottet
Ib 176	ROS 306	„F. C. Weisskopf"	31. 3. 62	28. 7. 62	24. 1. 63	Peter Burmeister	–	noch im Einsatz
Ib 177	ROS 307	„Peter Nell"	30. 7. 62	16. 12. 62	20. 9. 63	Rudolf Andres	–	noch im Einsatz
Ib 178	ROS 308	„Walter Dehmel"	17. 12. 62	25. 4. 63	5. 12. 63	Horst Pagel	–	noch im Einsatz
Typ II 279	ROS 309	„Bernhard Kellermann"	31. 7. 63	21. 12. 63	23. 9. 64	Dietrich Cartsburg	Juli 1983	nach Hamburg zum Verschrotten
II 280	ROS 310	„Peter Kast"	4. 12. 63	15. 5. 64	28. 2. 65	Harald Langhinrichs	–	noch im Einsatz
II 281	ROS 311	„Rudolf Leonhard"	25. 1. 64	6. 7. 64	30. 4. 65	Walter Bartz	–	noch im Einsatz
Typ III 282	ROS 312	„Bodo Uhse"	28. 8. 64	13. 3. 65	4. 2. 66	Walter Holst	–	noch im Einsatz
III 283	ROS 313	„Willi Bredel"	30. 3. 65	9. 10. 65	17. 8. 66	Ulrich Berndt	–	noch im Einsatz

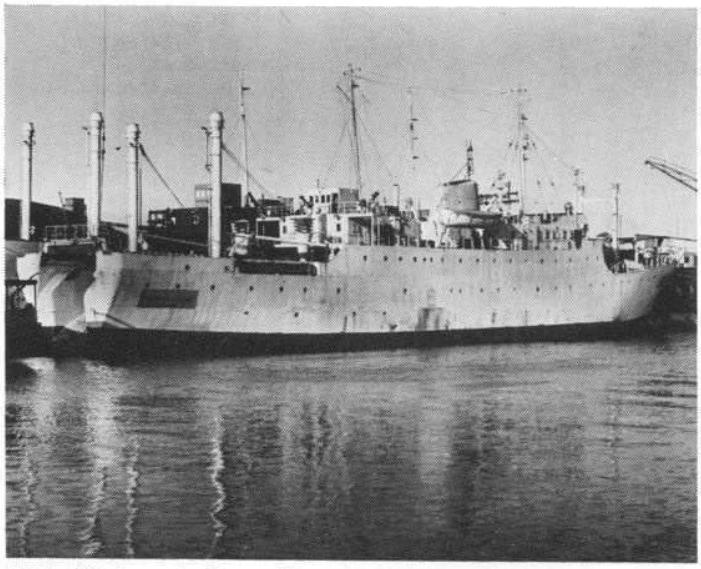


Bild 6. FVS der ersten Bauausführung am Ausrüstungskai der Wismarer Werft (Foto: G. Zimmer)

Bild 7. ROS 301 „Bertolt Brecht" kehrt am 27. Juni 1960 von der Jungfernreise zurück (Foto: ADN-ZB/Stöhr)

auswirken. Auf den Fangplätzen vor Mauretanien spielten Sandstürme ab und an eine Rolle, d. h. ablandige Winde trugen Sandpartikel auf die hohe See, wodurch die Filter verstopften.

Bei der Indienststellung der FVS waren drei Komponenten völliges Neuland:

- die Fangtechnologie, d. h. das Aussetzen und Einholen des Fanggeschirrs durch eine neuartige Heckfangtechnologie,
- das witterungsgeschützte Verarbeiten des Fanges unter Deck mit anschließender Konservierung und
- die Lagerung der Tiefkühlprodukte in Tiefkühlladeräumen.

Neu war auch, daß keine Fischabfälle mehr über Bord geworfen, sondern in der Fischmehlanlage zu Fischmehl verarbeitet wurden.

Da die Hochseefischer mit den FVS nun wesentlich längere Reisen machten als ihre Berufskollegen auf Frischfischfängern, war es auch notwendig, bessere Arbeits- und Lebensbedingungen für die Besatzungen zu schaffen. Der Dienstablauf für das Decks- und Verarbeitungspersonal nach einem 2-Wachsystem hatte sich gut bewährt. Damit war in der Hochseefischerei der DDR erstmalig eine geregelte Arbeits- und Freizeit an Bord während des Fangbetriebes gesichert. Während der Freiwache war es allen Besatzungsmitgliedern möglich, sich individuell zu beschäftigen. Zweimal wöchentlich fand z. B. eine Kinoveranstaltung statt.

Das 2-Wachsystem in der Produktion war besonders belastend für das Verarbeitungspersonal, denn beim Rhythmus sechs Stunden Arbeit — sechs Stunden frei usw. mußte in sechs Stunden Freizeit alles erledigt werden, was zur persönlichen Reproduktion und zur Wahrnehmung kultureller Interessen nötig war. Zu den Besatzungskollektiven dieser Schiffe gehörten übrigens zum ersten Mal (aber nur zeitweilig) auch Frauen. Sowohl als Stewardeß in den Messen als auch an Packtischen im Verarbeitungsdeck hatten sich weibliche Besatzungsmitglieder bewährt und die Achtung und Anerkennung ihrer männlichen Kollegen erworben.

Für die Hochseefischer konnten die Arbeitsbedingungen auf den Fang- und Verarbeitungsschiffen enorm verbessert werden. Das Netz wurde während einer Wache durch sechs Seeleute ausgesetzt und eingeholt. Dauerte dieser Vorgang auf einem herkömmlichen Seitenfänger annähernd eine Stunde und 40 Minuten, so konnte er mit einem Drittel an Arbeitskräften auf dem Heckfänger in etwa 40 Minuten durchgeführt werden. Da ständig ein einsatzbereites Reservenetz mit dem kompletten Rollergeschirr klar an Deck war, bedeutete ein Netzwechsel wegen Netzschaden kaum Zeitverlust. Nach dem Umschäkeln der 50-Fuß-Stander und der Headleinenverlängerungen konnte das Reservenetz sofort ausgesetzt werden. Danach reparierte man das beschädigte Netz auf dem inzwischen frei gewordenen Fangdeck.

Die Fangplätze vor Westgrönland waren im Prinzip Neuland und stellten harte Anforderungen an Schiff und Besatzung. Die Laderäume waren zwar gefüllt, aber Netz- und Reeplast waren oft wie ausgefegt. Selbst auf den

Trommeln der Kurrleinenwinde verblieben manchmal nur noch etwa 500 m, die keinen Fangbetrieb mehr zuließen. Der Grund: bei Lufttemperaturen von −25 ° bis −30 °C, bei denen zeitweilig gefischt wurde, zersprangen Schäkel, Kettenglieder oder andere Verbindungselemente des Fanggeschirrs beim Hieven des Netzes oft vor Sprödigkeit wie Glas!

ROS 302 „Johannes R. Becher" führte unter Kapitän *Erwin Schütt* seine erste Reise unter harten Winterbedingungen nach Westgrönland durch und konnte mit vollen Laderäumen nach 48 (!) Tagen wieder in Rostock einlaufen. Das Reiseergebnis waren 510 t gefrostetes Fischfilet und 120 t Fischmehl.

Die Kollektive der ersten Fang- und Verarbeitungsschiffe erreichten im Kabeljaufang zeitweilig Tagesleistungen von 26 bis 28 t Fischfilet. Die Durchschnittsleistung der Frostanlagen war jedoch geringer, da sie — konstruktionsbedingt — in Abständen von einigen Tagen bei stillstehender Produktion abgetaut werden mußten. Unter anderem auch dieser Mangel führte in der Folgezeit zur Entwicklung kontinuierlich arbeitender Frostanlagen (BGF, LBH), bei denen der Abtauvorgang im laufenden Betrieb erfolgen konnte.

Tafel 2. Hauptparameter der Fang- und Verarbeitungsschiffe

		Typ Ia ROS 301–303 1960 (1965)		Typ Ib ROS 304–308 1962–1963	Typ II ROS 309–311 1964–1965	Typ III ROS 312–313 1966
Bau-Nr.		171–173		174–178	279–281	282 und 283
Länge über alles	m	85,92	85,95	85,78	85,26	87,81
Länge zwischen den Loten	m	75,00	75,00	75,00	75,00	80,00
Breite auf Spanten	m	13,50	13,52	13,49	13,51	14,20
Seitenhöhe bis Hauptdeck	m	7,00	7,02	7,03	7,02	7,40
Größter Tiefgang	m	5,05	5,316	5,31	5,30	5,70 (Fb)
Antriebsleistung bei (U/min)	PS	1800 (250)	2000 (230)	2300	2300	3050 (220)
Typ der Hauptmaschine		8 SV 66 AU		8 NZD 72	8 NZD 72	8 NZD 72 A
Probefahrtgeschwindigkeit	kn	12		13,7	13,5	14,4
Deplacement	t		3456,3	3780,7		4260
Tragfähigkeit	t	1420	1145,5	1662	1319,9	1954,8
Gefrierkapazität	d/t	20		27	27	30
Laderauminhalt	m^3	1413		1040	1162	1167
Kühlladeraumtemperatur	°C	−20°				−29°
– Frostfisch	t	460		565	620	700
– Fischmehl	t	180		230	220	300
– Leberkonserven	t	36		keine Anlagen mehr eingebaut		
– Leberöl – Fischöl	t t	63		110	110	109
Fischmehlanlage	t/d	25		25	35	50
Anzahl der Besatzung		98		75–80	75–80	82
– Maschinenpersonal		17		17	17	17
– Verarbeitungs- u. Wirtschaftspersonal		39				39
Aktionsradius	sm	2550 +40 Fangtage				55 Tage bei 2500 sm Fangplatzentfernung
Vermessung	BRT	3001,6	2999,72	3011,49	2961	3164,7
	NRT	1278,1	1279,15	1279,45	1315,69	1432,2
Hilfsdiesel	PSe	5 × 270		5 × 270	5 × 270	2 × 420 = 2 × 340 kW 2 Wellengeneratoren 1 × 500 kW 1 × 320 kW
Winden		1 × 9 t Netzwinde		1 × 9 t Netzwinde	1 × 9 t Netzwinde (ab BNr. 280 = 2 geteilte Netzwinden)	2 × 6,3 t geteilte Netzwinde
		2 × 5 t Ladewinde 2 × 1,5 t Ladewinde		2 × 5 t Beiholerwinde 2 × 1,5 t Ladewinde	1 × 10 t Gienwinde 2 × 1,5 t Ladewinde	1 × 10 t Gienwinde
Länge Fangdeck	m	17,5		17,5	17,5	27,5

Die FVS führten in den ersten Jahren etwa fünf Reisen jährlich durch. Pro Reise konnten ca. 650 t Fischfilet hergestellt werden. Schiffe dieses Typs wurden erstmalig 1968 erfolgreich in der pelagischen Heringsfischerei auf der Georges-Bank eingesetzt (Einschiff-Schleppnetz). Zu späterer Jahreszeit, die pelagischen Netze befanden sich noch an Bord, wurde erstmalig eine sehr erfolgreiche — da von allen Grundverhältnissen unabhängig — pelagische Kabeljaufischerei bei Westgrönland durchgeführt. ROS 302 fing vom 28. bis 29. Mai 1968 innerhalb von 16 Stunden 500 Korb und vom 11. bis 12. Juni in 24 Stunden 800 Korb. 1967, ein Jahr nach der Indienststellung des letzten FVS, erreichte die FVS-Flotte zum Beispiel folgende Jahresplanerfüllung [5]:

ROS	Fang- oder Verarbeitungsmenge in t	Fang pro Fangplatztag in t
301	4141,5	33,5
302	5922,1	30,8
303	4460,8	25,9
304	7947,7	32,0
305	6157,5	21,8
306	6615,3	25,7
307	8551,3	37,6
308	6614,9	26,4
309	8796,5	31,9
310	7887,4	25,9
311	7101,5	35,4
312	7284,6	23,9
313	5665,5	27,8

Als bestes Schiff der Flotte wurde 1974 ROS 309 „Bernhard Kellermann" für einen Gesamtfang von 11327 t und 47,6 t Fang pro Fangplatztag ausgezeichnet. Die maximale Jahresfangmenge der FVS-Schiffe erreichte 1976 ROS 302 mit 12363 t. Die maximale Fangtiefe betrug 1800 bis 2000 m beim Fang auf Grenadierfisch im nordwestlichen Atlantik. Für den Kalmarfang (am Kontinentalschelf vor Argentinien) erhielten FVS ROS 307, 304, 310 und 311 zusätzlich Jigger-Angelwinden, Lichtquellen, Treibanker und Stützsegel.

Erinnerungen an die erste Reise mit ROS 305 „Louis Fürnberg"

(von Kapitän *Martin Spitz*)

„Am 30. Oktober 1962 wurde ROS 305 „Louis Fürnberg" als fünftes von 13 Fang- und Verarbeitungsschiffen dieses Typs durch die Mathias-Thesen-Werft an das Fischkombinat Rostock übergeben. Daß ich mit der Führung dieses Schiffes beauftragt wurde, war für mich eine große Herausforderung. Erfahrungen als Kapitän auf Loggern und Seitentrawlern waren zwar vorhanden, aber ein so großes Schiff mit 90 Mann Besatzung und eine neue Technologie im Fang und in der Verarbeitung waren etwas völlig Neues. In den ersten Novembertagen verließen wir Marienehe mit Ziel Neufundland. Nach einer stürmischen Überfahrt (an mehreren Tagen herrschten Windstärken zwischen 8 und 10 aus westlichen Richtungen) erreichten wir nach 12 Tagen den Fangplatz 48° N und 48° W.

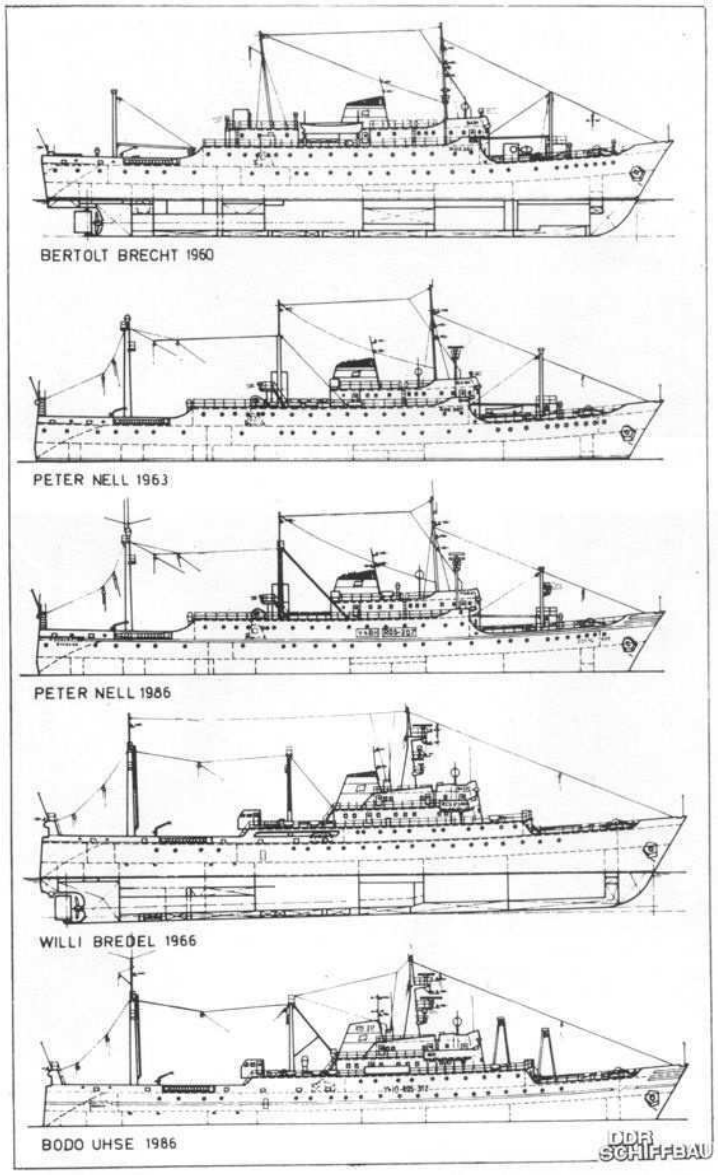


Bild 8. Typentwicklung der FVS (Grafik: G. Dame)

Tafel 3. Typentwicklung der Fang- und Verarbeitungsschiffe (nach *G. Dame*)[1])

Typ I:	analog Typ „Pushkin" (1955 Howaldtswerke AG, Kiel, Bau-Nr. 1001)	
Typ Ia:	Auswertung der Erfahrungen des Typschiffes: – Entfall der Scherbrettaufschleppe – Entfall der Laderaum-Aufzüge	
	Umbau Bau-Nr. 171	1960 nach Jungfernfahrt
	172	1963
	173	1963
Typ Ib:	Wie Typ Ia, jedoch DMR-Diesel 8 NZD 72 (außer Bau-Nr. 175);	
	ab Bau-Nr. 177	vollständig neue Fangeinrichtung, Fischmehlanlage für 35 t/Tag, größere Fischbunker
	Umbau Bau-Nr. 171	1964 einschließlich weiterer Modernisierungen, Verstellpropeller
	172	1964 – 1965
	173	1964 – 1965
	174	1963, 1964
	175	1965 – 1966
	176	1965 (Volkswerft Stralsund)
Typ II:	Bau-Nr. 279	DMR-Diesel 6 NZD 72 A – Verstellpropeller – andere Verdampferanlage
	ab Bau-Nr. 280	andere Netzwindenaufstellung
	Alle vorhergehenden Schiffe Nachrüstung mit Verstellpropeller	
	Alle Schiffe ab 1979 Modernisierung (Neptunwerft)	
Typ III:	Weiterentwickelte Neukonstruktion: – größere Maschinenleistung – verlängertes Fangdeck – höhere Verarbeitungskapazität	
	Bau-Nr. 282	1981 Modernisierung, neue Kälteanlage, Fischvorkühlanlage, Ladegeschirr
	283	1980 dito

[1]) Alle Umbauten, soweit nicht anders vermerkt, wurden von der Bauwerft ausgeführt.

Bild 9. Heinz Adler, Indienststellungskapitän von ROS 301 „Bertolt Brecht", am Fischereiechograf (1964) (Foto: J. Fensch)

Bild 10. Erwin Schütt, Indienststellungskapitän von ROS 302 „Johannes R. Becher", (1962) (Foto: J. Fensch)

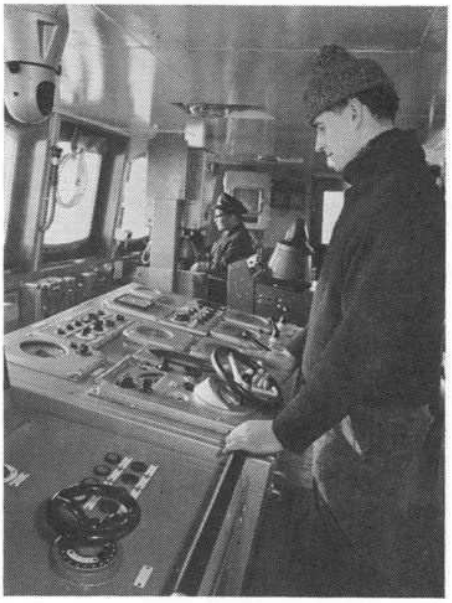
Bild 11. Martin Spitz, Indienststellungskapitän von ROS 305 „Louis Fürnberg" (Foto: D. Strobel aufgenommen auf ROS 401)

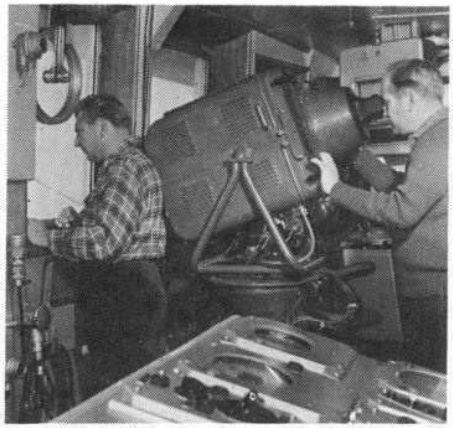
Vor W-Grönland konzentrierte sich eine große internationale Flotte auf dem Fangplatz Holsteinborg. Nach anfänglichen Schwierigkeiten bei der Einstellung des Fanggeschirrs fischten wir nach einigen Tagen gut mit. Es wurde großer Kabeljau gefangen, der ausschließlich zu Filet verarbeitet wurde. Die Produktion hatte sich schnell auf die Bearbeitung dieses Fisches eingestellt und erreichte schon nach einigen Tagen Leistungen bis zu 20 t Filet in 24 Stunden.

Obwohl einige Kinderkrankheiten aus den Erfahrungen der ersten Schiffe bereits beim Bau berücksichtigt waren, gab es noch einige Unzulänglichkeiten, mit denen wir zurechtkommen mußten und die erst auf den Nachfolgeschiffen ausgemerzt wurden. So konnten z. B. die Scherbretter nicht am Heck abgefangen, sondern mußten auf eine dafür vorgesehene Aufschleppe waagerecht an Deck genommen werden. Dazu war es notwendig, mit einer Geschwindigkeit von 3 bis 4 kn das Geschirr achteraus zu dampfen, um die Scherbretter in die richtige Lage zu bekommen. Das war auf Fangplätzen mit hoher Fahrzeug-

Bild 12. ROS 310 „Peter Kast" bei der Überfahrt in schwerer See

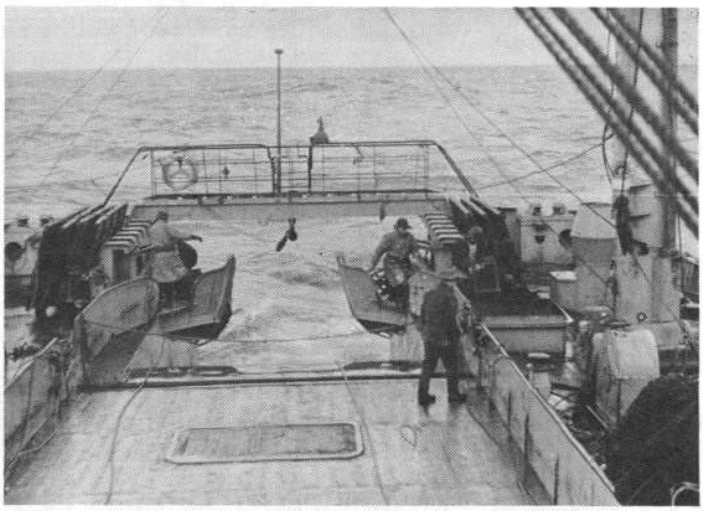
Bild 15. FVS ROS 312 „Bodo Uhse"





Bilder 13a, b. Auf der Brücke des FVS Typ III und von ROS 304 (Fotos: G. Zimmer / J. Fensch)

Bild 14. Jagdsitz auf FVS (1966) (Foto: J. Fensch)



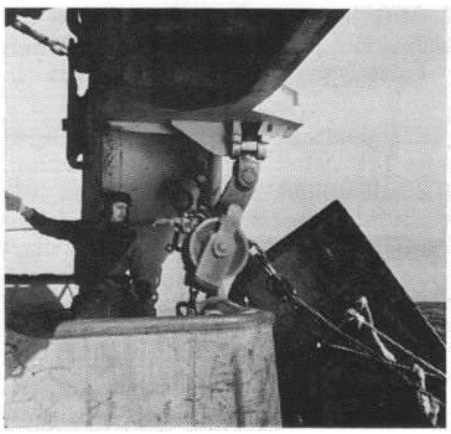


Bild 16a. Gefährliche Manöver beim Scherbrettablegen, erste Bauausführung (Foto: ADN-ZB/ Günther)

Bild 16b. Slip nach Umbau (Foto: J. Fensch)

Bild 16c. Scherbrett beim Vorhieven (Foto: J. Fensch)

dichte manchmal schier unmöglich und kostete zwangsläufig oft viel Zeit, bis eine Lücke zwischen den Schiffen ein Weiterhieven gestattete. Mit der ursprünglichen Technologie des Hievens der gefüllten Steerte über den Spillkopf der Netzwinde konnten nur Hols bis zu 300 Korb gefahrlos an Deck gehievt werden. Bei größeren Hols war es nach den gewonnenen Erfahrungen besser, den Steert in der Slip aufzuschneiden und einen Teil der Fische entweichen zu lassen. Das tat zwar weh, war aber weniger schmerzlich, als den Steert abreißen zu sehen oder das Netz kaputtzureißen. Mit dem Aufbau eines Gienmastes und Aufstellen einer speziellen Gienwinde wurde später auch dieser Mangel beseitigt. Der Einsatz der Fang- und Verarbeitungsschiffe war ein gewaltiger Schritt in der Entwicklung der Hochseefischerei, weil

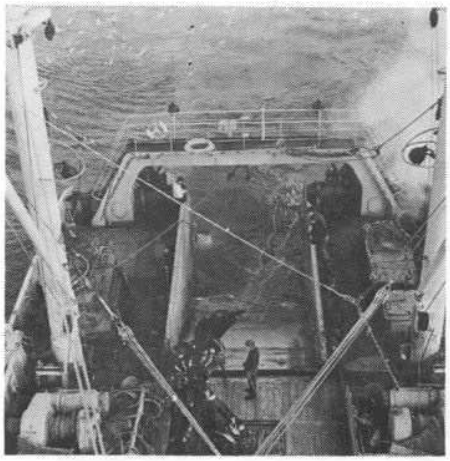


Bild 17. Heckfangtechnik von ROS 306 (1964) (Foto: J. Fensch)

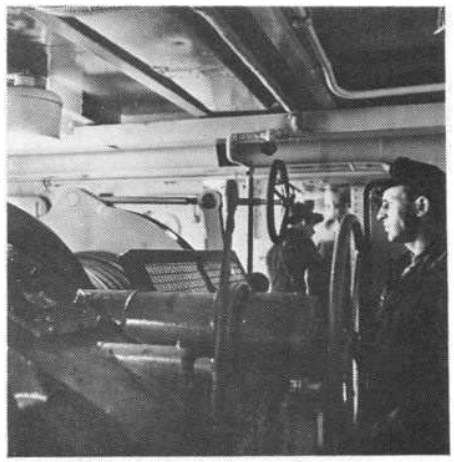


Bild 18. Kurrleinenwinden-Bedienstand auf ROS 302 (Foto: J. Fensch)

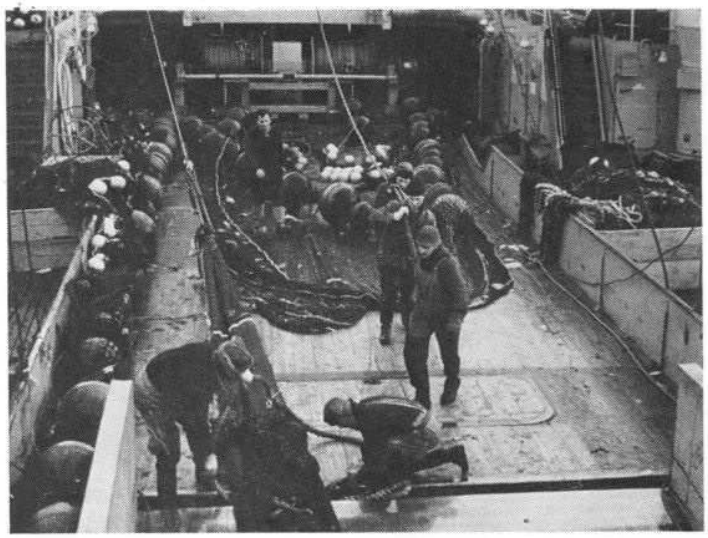


Bild 19. Fangdeck mit Kurrleinenwinde. Anschlagen des Gienhaken zum Steerthieven (Foto: F. Paroch)

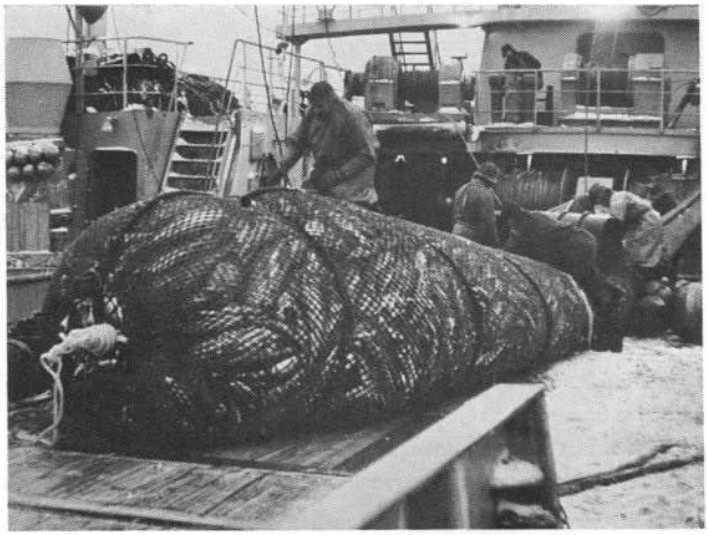


Bild 20. Steert an Deck, Blick auf die Beihiever- und Gienwinde (Foto: F. Paroch)

Bild 21. Entnahme von Seehecht aus dem Auffangbunker (ROS 306, 1989 vor Namibia) (Foto: A. Strobel)

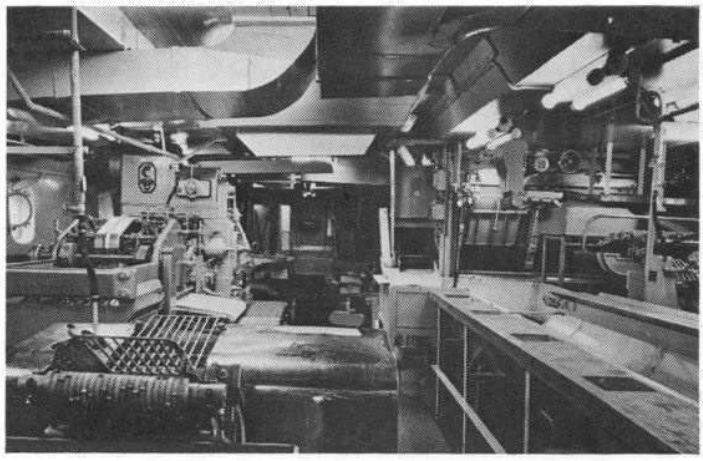


Bild 22. Fischbe- und -verarbeitungsdeck (Foto: G. Zimmer)

Bild 23. Zeitweilig fuhren auch Frauen in der Produktion (z. B. auf ROS 306, 1964, beim Packen von Filet) (Foto: J. Fensch)

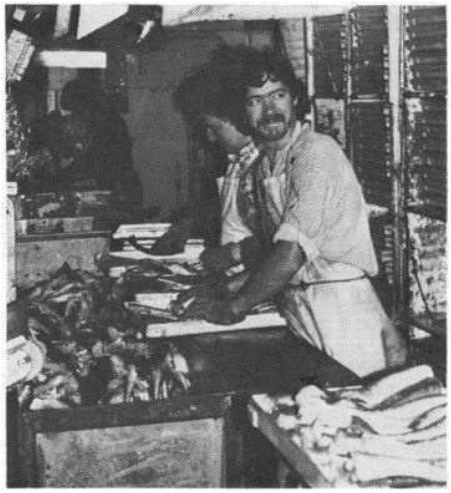


Bild 24. Einlegen von Seehecht aok in Frostschalen (ROS 306, 1989, Namibia) (Foto: A. Strobel)

Bild 25. Stauen der Frostwaren im Tiefkühlladeraum (1964) (Foto: J. Fensch)

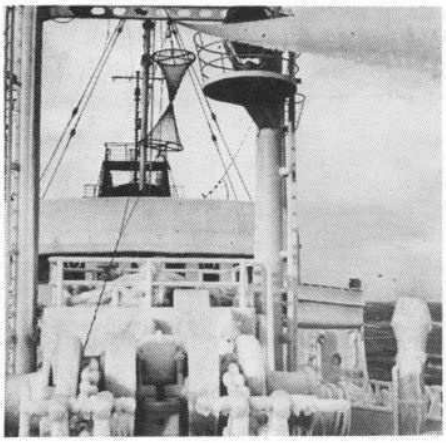


Bild 26. Vereistes Vorschiff eines FVS (Foto: J. Sindermann)

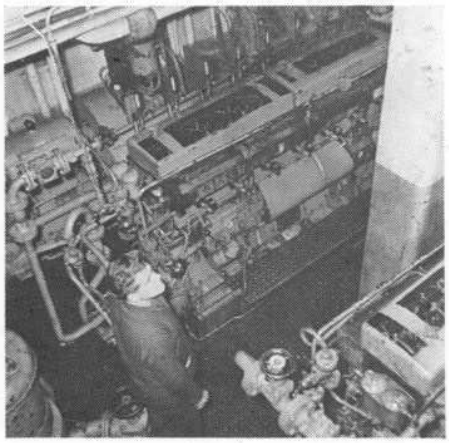
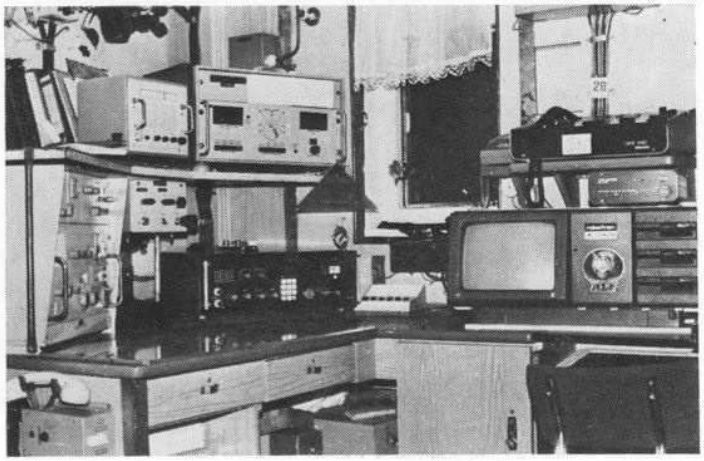


Bild 27. DMR-Hilfsmaschinen auf ROS 304 (Foto: J. Fensch)



Bilder 28a, b. Funkraum auf FVS der 60er Jahre und auf FVS 306 (1989) (Foto: A. Strobel)

— die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungen entscheidend verbessert wurden,
— sich erstmals in der Hochseefischerei ein geregelter Schichtrhythmus an Deck und in der Produktion verwirklichen ließ,
— erstmals auf Schiffen der DDR-Hochseefischerei Ärzte an Bord stationiert und dadurch vielen Hochseefischern — auch ausländischen — schneller geholfen werden konnte.

Es hatte sich bald herumgesprochen, daß auf DDR-Verarbeitern Ärzte fuhren und mancher Weg zum Hafen eingespart werden konnte. Andererseits bekamen wir durch unsere Hilfe auch manchen Tip, der uns in der Fischerei in kurzer Zeit zu den führenden Fischereinationen aufschließen ließ.

Die erste Reise der „Louis Fürnberg" brachte gute Ergebnisse. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten konnte Rostock nach 67 Tagen mit voller Ladung angelaufen werden — für die Jungfernfahrt eines solchen Fang- und Verarbeitungsschiffes eine kurze Reise."

Insgesamt haben die FVS ihr Geld bei weitem verdient. Als erste Großschiffe der DDR-Hochseefischerei erschlossen sie den Hochseefischern völlig neue Möglichkeiten und internationales Niveau, auch wenn die Hauptantriebsanlagen nicht immer betriebssicher waren, die Fischbe- und -verarbeitungstechnik wegen des geringen Mechanisierungsgrades physisch sehr belastend war, moderne nautische, funktechnische und hydroakustische Anlagen fehlten bzw. erst später nachgerüstet werden konnten.

Mit seiner ebenso spannenden wie lebensnahen Reisereportage „Fänger und Gefangene" schildert *Landolf Scherzer* die Arbeits- und Lebensbedingungen dieser Hochseefischer und die Eigenschaften ihrer FVS.

(Für die Unterstützung beim Zusammenstellen der technischen Parameter und für die Begutachtung gilt besonderer Dank *Günter Dame*, Wismar, *Helmut Fräßdorf* und *Rudolf Welke*, Rostock, sowie *Jürgen Fensch* für die eindrucksvollen Fotos.)

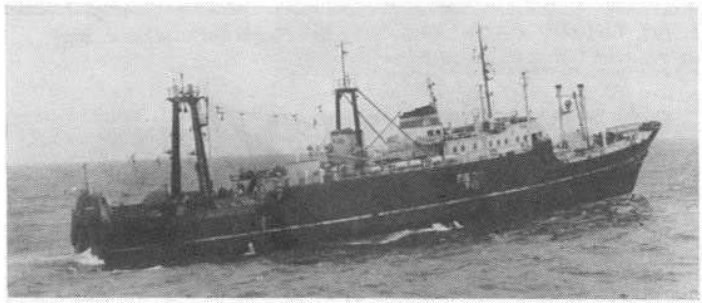


Bild 29. ROS 308 „Walter Dehmel" vor Namibia (1989) auf Seehechtfang. Seit 1985 erhielten die FVS nach und nach einen schwarzen Außenhautanstrich (Foto: A. Strobel)

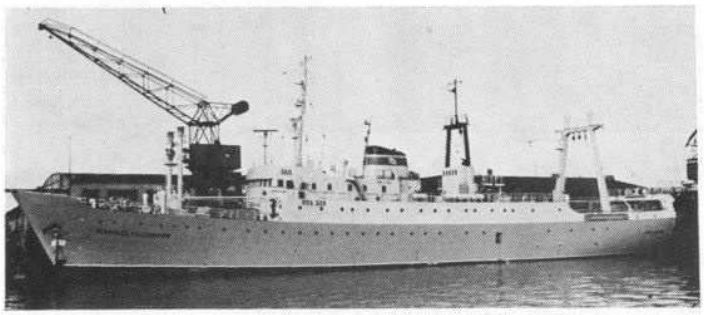


Bild 30. FVS ROS 309 „Bernhard Kellermann" im Wismarer Werfthafen

Literatur

[1] *Kadner, A.:* Der sowjetische Fabrik-Trawler „Serafimowich". Schiffbautechnik, Berlin 6 (1956) 7, S. 175–182
[2] *Miethe, O.:* Trawler – Fang- und Verarbeitungsschiff oder nur Verarbeitungsschiff? Schiffbautechnik, Berlin 5 (1955) 6, S. 172–176
[3] *Bründel, H.; Bäck, O.:* Fang- und Verarbeitungsschiff „Bertolt Brecht". Schiffbautechnik, Berlin 10 (1960) 11, S. 538–550
[4] *Fräßdorf, H.:* Optimierung der Fang- und Verarbeitungsschiffe vom Typ „Bertolt Brecht". Schiffbautechnik, Berlin 15 (1965) 4, S. 210–213.
[5] Mehrere Jahrgänge der Betriebszeitung des VEB Fischkombinat Rostock „Der Hochseefischer" SWTA 6451