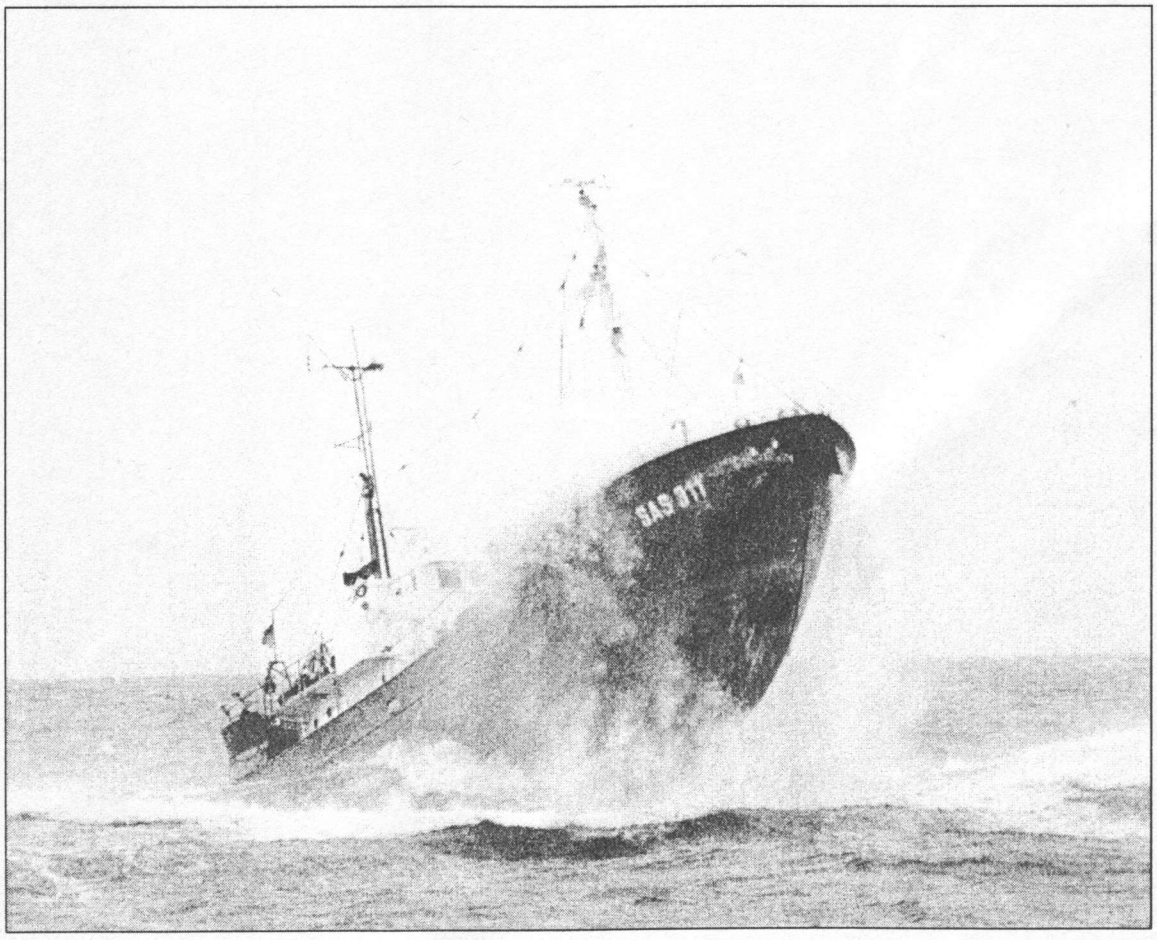
Dr.-Ing. Uwe Richter, Kapitän Ing. Uwe Lorenzen

Der 26,5 m - Stahlkutter

- Fischerei- und Schiffbaugeschichte Mecklenburg-Vorpommerns-



Schriftenreihe Heft 4

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V. Rostock

Dr.- Ing. Uwe Richter, Kapitän Ing. Uwe Lorenzen

Der 26,5 m - Stahlkutter

- Fischerei- und Schiffbaugeschichte Mecklenburg-Vorpommerns-

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V. Rostock

1997

Impressum

Herausgeber:	Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V., Rostock Schwaaner Landstraße 162, 18059 Rostock ✆/Fax: 0381/ 4003786 Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock BLZ.: 130 500 00 Konto-Nr.: 2050 14089	
Redaktion:	Joachim Stahl, Rostock	
Gestaltung:	Peter Busch, Schwerin	
Preis:	für Mitglieder der Gesellschaft:	€ 4,60
	für Nichtmitglieder:	€ 6,50

Die Autoren

Dr.-Ing. Uwe Richter, Jahrgang 1962
Dipl. Ing. für Fischereitechnik, studierte an der Universität Rostock Schiffbau und Fischereitechnik und arbeitet seit 1986 als Forschungsingenieur auf dem Gebiet der angewandten Fischereitechnik sowie als öffentlich bestellter Gutachter für die Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern

Kapitän Ing. Uwe Lorenzen, Jahrgang 1938
Inhaber des Patentes für die Gro8e Hochseefischerei (B6),
seit 1953 in der Hochsee- und Küstenfischerei im fahrenden Personal sowie als Forschungsingenieur in der Fischereitechnik tätig

Beide Autoren sind profunde Kenner der See- und Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns.
In Ihrer jahrelangen beruflichen Tätigkeit auf dem Gebiet der Fischereitechnik haben Sie ein umfangreiches Archiv über die geschichtliche Entwicklung und den Werdegang der Fischereifahrzeuge an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns erstellt. In einer Vielzahl von Veröffentlichungen (u.a. Seewirtschaft; Fischereiforschung; Panorama Maritim; Schiff und Zeit; Fischerblatt; Nordlicht) haben sich die Autoren bereits diesem Thema gewidmet.Der folgende Artikel über die 26,5m- Kutter ist ein weiterer Baustein für ein hoffentlich bald erscheinendes Buch über die motorisierten Fischereifahrzeuge an unserer Küste.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Fahrzeugbeschreibung	9
Einsatz im Fischereibetrieb, von der Indienststellung bis zur Gegenwart	21
Beira -Projekt - 26,5 m - Kutter im "Solidaritätseinsatz" vor der mosambikischen Küste	31
Fischerei ade, Verschrottung oder 2. Leben- ein Erlebnisbericht-	43
Schiffsliste	53
Quellennachweis	55
Bildnachweis	56

Vorwort

Der 40. Jahrestag der Indienststellung des ersten 26,5- m- Kutters SAS 270 **„ELBE“** am 15.01.1957 ist für die Autoren der Anlaß, die Geschichte und den Werdegang dieses verdienstvollen Schiffstyps dem interessierten Leserkreis in kurzer Form vorzustellen.
Dieter Strobel, nicht zuletzt bekannt durch das Buch „Hiev up, so war die Hochseefischerei der DDR“, begann Mitte der 80er Jahre mit der ausführlichen Beschreibung der Kuttertypen der See- und Küstenfischerei Mecklenburg- Vorpommerns.
Erschienen sind bisher umfangreiche Veröffentlichungen über den Einsatz und die Bewährung der 12m-, 17m-, 18m- und 24m- Kutterklasse (u. a. Seewirtschaft, Panorama Maritim, Schiff und Zeit).
Der nachfolgende Beitrag soll diese, durch Dieter Strobel iniitierte Reihe der Kutterbeschreibungen fortsetzen.
Aufgrund des vorgegebenen, begrenzten Umfang des Beitrages war es nicht möglich, alle vorliegenden Fakten, Geschehnisse und Ereignisse rund um die 26,5-m-Kutter zu verarbeiten, weshalb durch die Autoren kein Anspruch auf Vollständigkeit des Beitrages gestellt wird.
Die Autoren sind für Hinweise und weitere Informationen zu diesem Thema dankbar.
Sie bedanken sich bei all denen, die bei der Erstellung des Beitrages Hilfestellung leisteten. Stellvertretend seien genannt:
H.J. Kuhlmann, Hamburg; W. Henkel, Saßnitz; G.Rohrbeck, Saßnitz; B. Dietrich, Rostock und C. Oehler, Bützow

Fahrzeugbeschreibung

Entsprechend einer, durch den damaligen VEB Fischkombinat Saßnitz vorgegebenen Einsatzkonzeption, die einen Großkutter für die Grundschleppnetzfischerei in der Nord- und Ostsee mit einer Selbständigkeitsdauer von 18 Tagen und einem Fahrbereich von 3500 sm forderte, erarbeitete der VEB Schiffbau, Projekt- und Konstruktionsbüro Berlin Köpenick das Projekt für den 26,5-m-Kutter.
Im Auftrag der Bauwerften, dem damaligen VEB Schiffbau- und Reparaturwerft Stralsund und VEB Elbewerft Boizenburg, führte auf der Grundlage des Projektes der VEB Volkswerft Stralsund die Konstruktion des Kutters aus, der durch nachfolgende technische Daten charakterisiert wird:

Länge über alles:	26,45 m
Länge zwischen den Loten:	23,40 m
Breite auf Spanten:	6,70 m
Seitenhöhe:	3,65 m
Konstruktionstiefgang:	3,00 m
Kielfall:	1,00 m
Deplacement:	234 t
Tragfähigkeit:	84 t
Vermessung:	131 BRT / 47 NRT

Bei dieser neuen, bis heute größten Kutterklasse der See- und Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns handelt es sich um einen Seitenfänger mit zwei Masten, Back, Poop und hinten liegenden Decksaufbau. Die in einer kombinierten Niet- und Schweißkonstruktion ausgeführten Fahrzeuge wurden von den Bauwerften nach der Flächen- und Volumensektionsbauweise hergestellt. Die Motorkutter erhielten eine Hauptmaschine vom Typ R6 DV 136, die 185 kW Leistung entwickelte und eine Freifahrtgeschwindigkeit von 9,5 kn ermöglichte.

Die achtköpfige Besatzung wurde in einer Viermannkammer und in zwei Zweimannkammern untergebracht. Alle Kammern, die Kombüse und die Sanitärräume befinden sich im Decksaufbau.

Die Fischereiausrüstung der Kutter entsprach der herkömmlichen Technologie der Seitenfänger jener Zeit. Die Standardkurrleinenwinde besaß zwei Seiltrommeln mit einem Fassungsvolumen von je 700 m Kurrleine des Durchmessers 14 mm. Für die Manipulation des Fanggeschirrs, der Übernahme des Fangs, Lösch- und Ladearbeiten war die Winde mit einem Spillkopf ausgerüstet der im ausgeschotteten Zustand der Seiltrommeln über eine entsprechende Takelage bedient wurde.
Die Kutter konnten 45 t Fisch in Hocken im Laderaum stauen. Mit Hilfe einer Kühlanlage für den Laderaum,sowie durch Beimengen von Scherbeneis wurde die Frischhaltung des gefangenen und an Bord der ersten Verarbeitungsstufe zugeführten Fisches gewährleistet.
Die ersten 20 der insgesamt 50 Fahrzeuge umfassenden Serie baute von 1956 bis 1958 der VEB Schiffbau- und Reparaturwerft Stralsund. Da die Werft selbst nicht über die erforderlichen Einrichtungen der Schiffskörperfertigung verfügte, gab sie diese Fertigung an die benachbarte Volkswerft in Auftrag und führte selbst nur den Fertigausbau und die Ausrüstung durch.

Der erste Kutter der Serie der 26,5-m-Kutter, SAS 270 „Elbe", lief am 16.07.1955 vom Stapel und wurde am 04.01,1957 durch den VEB Fischkombinat Saßnitz übernommen. Das letzte Fahrzeug, SAS 320 „Sternhai", lieferte der VEB Elbewerft Boizenburg, der seit 1957 30 Kutter baute, am 04.05.1959 an den Auftraggeber aus.
Zwischen den Bauausführungen beider Werften bestehen nur geringfügige Unterschiede. Aus der Sicht der Betreiber wesentlich ist der Antrieb der Kurrleinenwinde, der bei den Stralsunder Kuttern durch Flachriemen, bei den Boizenburgern mittels Kardanwelle von der Hauptmaschine erfolgte.
Auch innerhalb einer Teilserie gab es Weiterentwicklungen. So erhielten die ersten Schiffe aus Stralsund noch eine 110 Volt E-Anlage. Danach wurde eine 220 Volt E-Anlage ausgeführt.

In den ersten Jahren nach Indienststellung waren die 26,5-m-Kutter in den Monaten Mai bis August zum Heringsfang in der Nordsee eingesetzt. In den übrigen Monaten wurden die Fangplätze der Ostsee befischt, wobei ausschließlich Grundschleppnetzfischerei betrieben wurde. Mit der Entwicklung und Einführung pelagischer Schleppnetze im Jahre 1959 wurde die ganzjährige Heringsfischerei in der Nordsee möglich. Es zeigte sich jedoch bald, daß die 26,5-m-Kutter mit den vorhandenen Einrichtungen und technischen Ausrüstungen und im besonderen mit der Antriebsleistung den nun gewachsenen Anforderungen nicht mehr genügten.

Aus diesem Grunde erfolgte schrittweise eine Erweiterung bzw. Erneuerung der fischereilichen, nautischen sowie sicherheitstechnischen Ausrüstung, u.a. mit Radar, Decca, UKW, Netzsondeneinrichtung und Rettungsflößen.
Im Zuge einer komplexen Rationalisierung der gesamten 26.5-m-Kutterklasse mit dem Ziel der Steigerung der Fangleistung der einzelnen Fahrzeuge erhielten die Schiffe Mitte der sechziger Jahre Propellerdüsen. Damit konnte der Pfahlzug um 40% und die Schleppleistung bei 4 kn Schleppgeschwindigkeit um 14% erhöht werden.
Bei einigen Fahrzeugen wurde auch eine Erhöhung der Einspritzpumpenfüllung vorgenommen und damit die Drehzahl der Hauptmaschine sowohl bei Freifahrt als auch beim Schleppen erhöht. In diesem Zusammenhang wurde ein neuer Chromnickelstahlpropeller entwickelt und angeordnet, der bei gleichbleibender Untersetzung im Verhältnis von 1,95:1 eine bessere Nutzung der erhöhten Motordrehzahl und eine Erhöhung der Zugleistung um etwa 15% ermöglichte.
Mit diesen Maßnahmen wurden die wesentlichen Voraussetzungen für die Fischerei mit großen pelagischen Schleppnetzen geschaffen. Für die Grundschleppnetzfischerei eröffneten sie die Möglichkeiten für den Einsatz schwererer Geschirre und die Ausweitung der Fischerei in größere Wassertiefen.

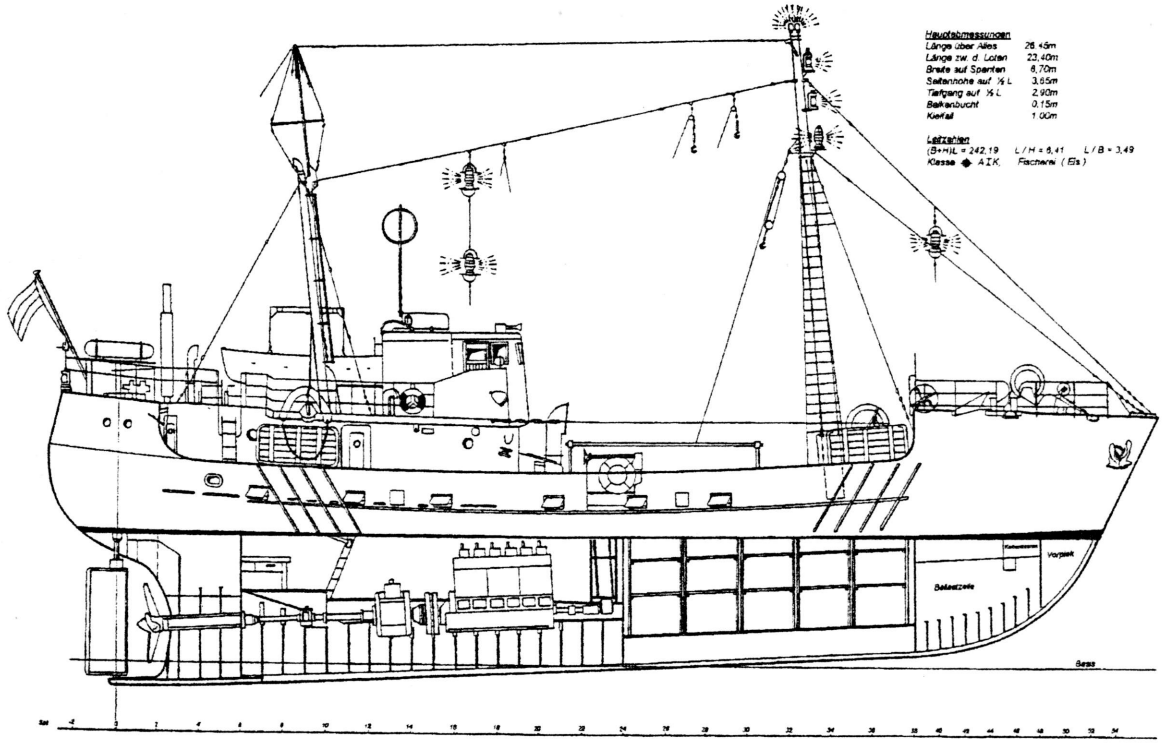
Mit dem Einsatz neuer Fangtechnik stieg aber zwangsläufig der Aufwand für die Handhabung der größeren und schwereren Netze und deren Ausrüstung, da für die Handhabung des als traditionell als Seitenfänger ausgerüsteten Schiffes nur die Kurrleinenwinde zur Verfügung stand. Es erhöhte sich der manuelle Aufwand und die deckstechnologischen Zeiten für das Hieven und Fieren des Geschirrs stiegen zu Lasten der effektiven Fangzeit stark an.
Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und insbesondere Erschwernisse für die Kutterbesatzungen abzubauen, erhielten in den Jahren 1970-1974 alle 26,5-m-Kutter Netztrommelwinden.
Diese, von den Fischern liebevoll „Oma" genannten Winden, mit einer Speicherkapazität von 2 m², die die Netzhandhabung ganz erheblich beschleunigten und erleichterten, sind durch hydraulische Getriebe mit der Hauptmaschine gekoppelt.
Auf den 26,5-m-Kuttern, deren Winde eine geringere Breite der Kurrleinentrommeln aufweisen und deshalb ein geringeres Leinenfassungsvermögen haben, wurden die Wellenenden mit den Spillköpfen an der Stb.- Seite abgeschnitten, um Platz für das Arbeiten an der Netztrommelwinde zu schaffen. Vor den rechten Lagerblock wurde eine Blechwand gesetzt. Damit wurde an der der Netztrommel zugewandten Seite eine glatte Front geschaffen, an der sich keine losen Netzteile verhaken konnten.
Die auf den Kuttern ursprünglich vorhandenen Ankerhilfsvorrichtungen der 100-125 m langen Ankerketten wurden entfernt. Die Anker wurden nur noch mit je einer Länge Kettenvorlauf (1 Kettenlänge= 25.0 m- 27,5 m) bestückt, an die beim Ankern die Kurrleine angesteckt wurde.
Bei eingehievtem Anker, der mit Zurrkette und Kettenkneifer gesichert wurde, hängt der Kettenvorläufer über die Hinterkante der Back herab und ist auf dem Hauptdeck gestaut und festgemacht.

Die Ausrüstung mit Netzsonden und dazu notwendiger Ausrüstung (Netzkabeltrommel, Sondenschreiber) erfolgte nicht auf allen Fahrzeugen. Da die Kutter in der pelagischen Fischerei hauptsächlich Gespannfischerei (Tuckfischerei) betrieben, ein Kutter fungierte als Netzboot, der andere als sogenannte Kettenschlepper, wurden die Kutter auch nur zur Hälfte mit Netzsondenwinden und den zur Kabelführung erforderlichen Decksleiteinrichtungen, wie Kabelrollen und Galgen auf den hinteren Poopdecks ausgestattet. Zur sicheren Lagerung des beim Tucken verwendeten schweren Tuckgewichtes (vergleiche auch die Prinzipskizze der pelagischen Tuckfischerei) haben alle Kutter unter dem hinteren Netzgalgen eine schachtartige Halterung an der Schanzkleidinnenseite erhalten.
Neben diesen markanten technischen Änderungen an Bord wurde eine Vielzahl kleiner Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen vorgenommen.
Dies sind z. B. der Ersatz des mit einer Einbeinbarkune auszusetzenden Rettungsbootes und des Stahlrettungsfloßes durch moderne aufblasbare Rettungsinseln, der Einbau von Elektrokochern und Ölheizung, die Installierung einer hydraulischen, von der Brücke aus bedienbaren Windensteuerung, die Ausrüstung mit Drehstromumformersätzen und der Aufbau von Wetterschutzdächern an der Bb.-Seite. Tiefkühlschränke und Fernsehgeräte erhöhten den Komfort der Besatzung.

Als ausgesprochene Nutzfahrzeuge hatten die Kutter einen zweckmäßigen Anstrich. Beim Überwasserschiff dominierte Rotbraun. In dieser Farbe wurden die Schanzkleidinnenseiten, die Aufbauten und die Deckstechnik gehalten. Lediglich das Ruderhaus und die Seiten der Walback waren bei einigen Kuttern weiß, wobei bei allen das Ruderhausdach ebenfalls weiß gestrichen war. Einen hellgrauen Anstrich erhielten die Relinge und alle Lampen. Das Hauptdeck ist mit einem Belag aus Kiefernholzplanken versehen, die anderen Decks haben einen rotbraunen Anstrich. Die als Wetterschutz an der Bb.-Seite über dem Schanzkleid an Rohrpfosten aufgespannte gummierte Persenning ist hell- oder dunkelgrau. In der üblichen Weise leuchtend orangerot, grün und rot sind die Rettungsringe und La-

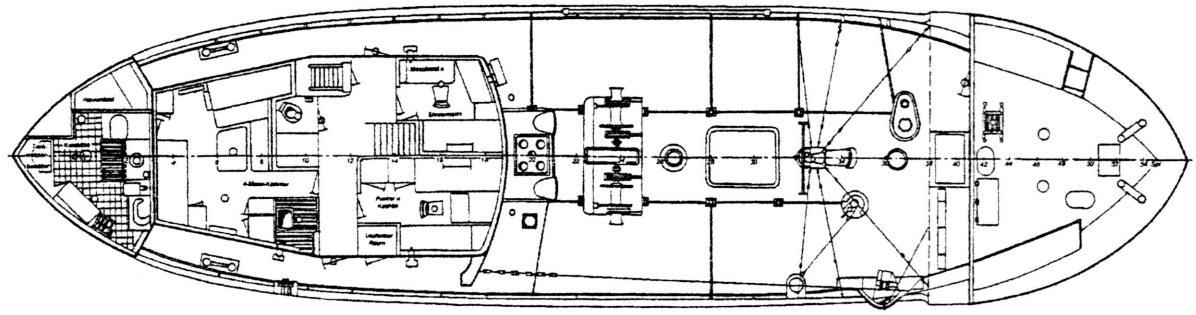
ternenbretter gestrichen. Der Rumpf ist außen über Wasser schwarz, unten grün. Den Wasserpaß bildet ein schmaler weißer Streifen (Standardfarbgebung Fischfang Saßnitz).
Mit der Privatisierung von 13 26,5-m-Kuttern im Jahre 1991 waren weitere grundlegende technische Veränderungen an Bord notwendig, um die Fahrzeuge unter marktwirtschaftlichen Bedingungen konkurenz- und wettbewerbsfähig weiter einsetzen zu können.
Die äußerlich sichtbare, markanteste Änderung ist der teilweise Aufbau neuer Deckshäuser. Die Fahrzeuge wurden mit den modernsten Schiffsführungs- Navigations- und Fischortungsanlagen ausgerüstet.
Die Decksausrüstung wurde komplettiert durch hydraulisch angetriebene Schlachtmaschinen, feste Wetterschutzdächer und einen zusätzlichen Ladebaum. Die alte Netztrommelwinde wurde durch eine Zweitrommelwinde ersetzt. Die Standardfarbgebung ist durch eine individuelle ersetzt.
Die grundlegenden technischen Veränderungen ermöglichen jetzt die Durchführung des Fischereibetriebes mit 4 Mann Besatzung.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß trotz aller Modernisierungsmaßnahmen die alte Maschinenanlage erhalten wurde. In den beigefügten Rissen ist der Urzustand der Kutter bei Werftablieferung sowie ein modernisiertes Fahrzeug (Stand 1984) dargestellt.
Die Kopie eines Schiffsmeßbriefes, ein Schiffsregisterauszug (SAS 294 „Schwertwal") sowie zahlreiche Fotos komplettieren die technische Beschreibung dieser Kutterklasse.



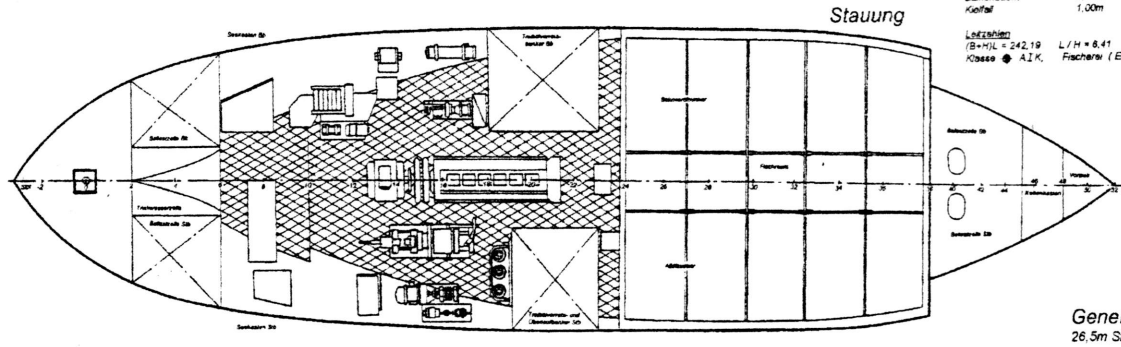
Generalplan
26,5m Stahlkutter
gez.: Bergner

Hauptdeck

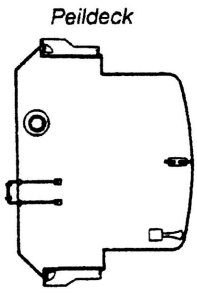


Hauptabmessungen
Länge über Alles 26,45m
Länge zw. d. Loten 23,40m
Breite auf Spanten 6,70m
Seitenhöhe auf ½ L 3,65m
Tiefgang auf ½ L 2,90m
Balkenbucht 0,15m
Kielfall 1,00m
Leitzahlen
(B+H)L = 242,19 L/H = 6,41 L/B = 3,49
Klasse ✠ A I K. Fischerei (Eis)

Stauung



Generalplan
26,5m Stahlkutter
gez.: Bergner



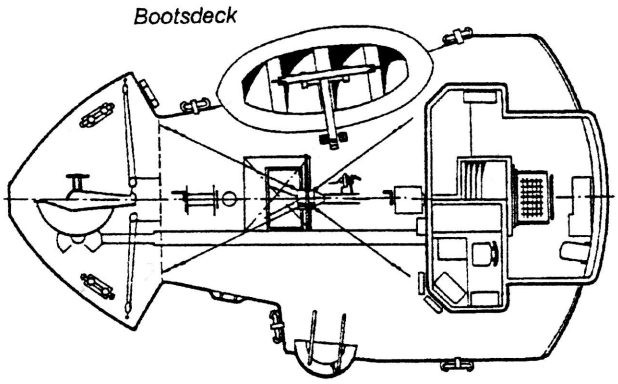
Hauptabmessungen

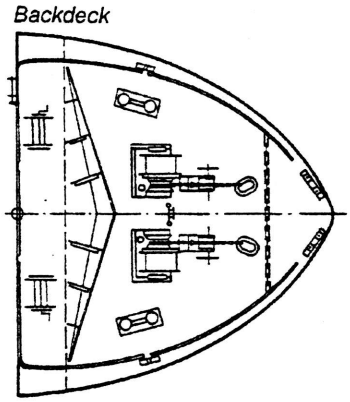
Länge über Alles	26,45m
Länge zw. d. Loten	23,40m
Breite auf Spanten	6,70m
Seitenhöhe auf ½ L	3,65m
Tiefgang auf ½ L	2,90m
Balkenbucht	0,15m
Kielfall	1,00m

Leitzahlen

(B+H)L = 242,19 L / H = 6,41 L / B = 3,49

Klasse ✠ A I K, Fischerei (Eis)





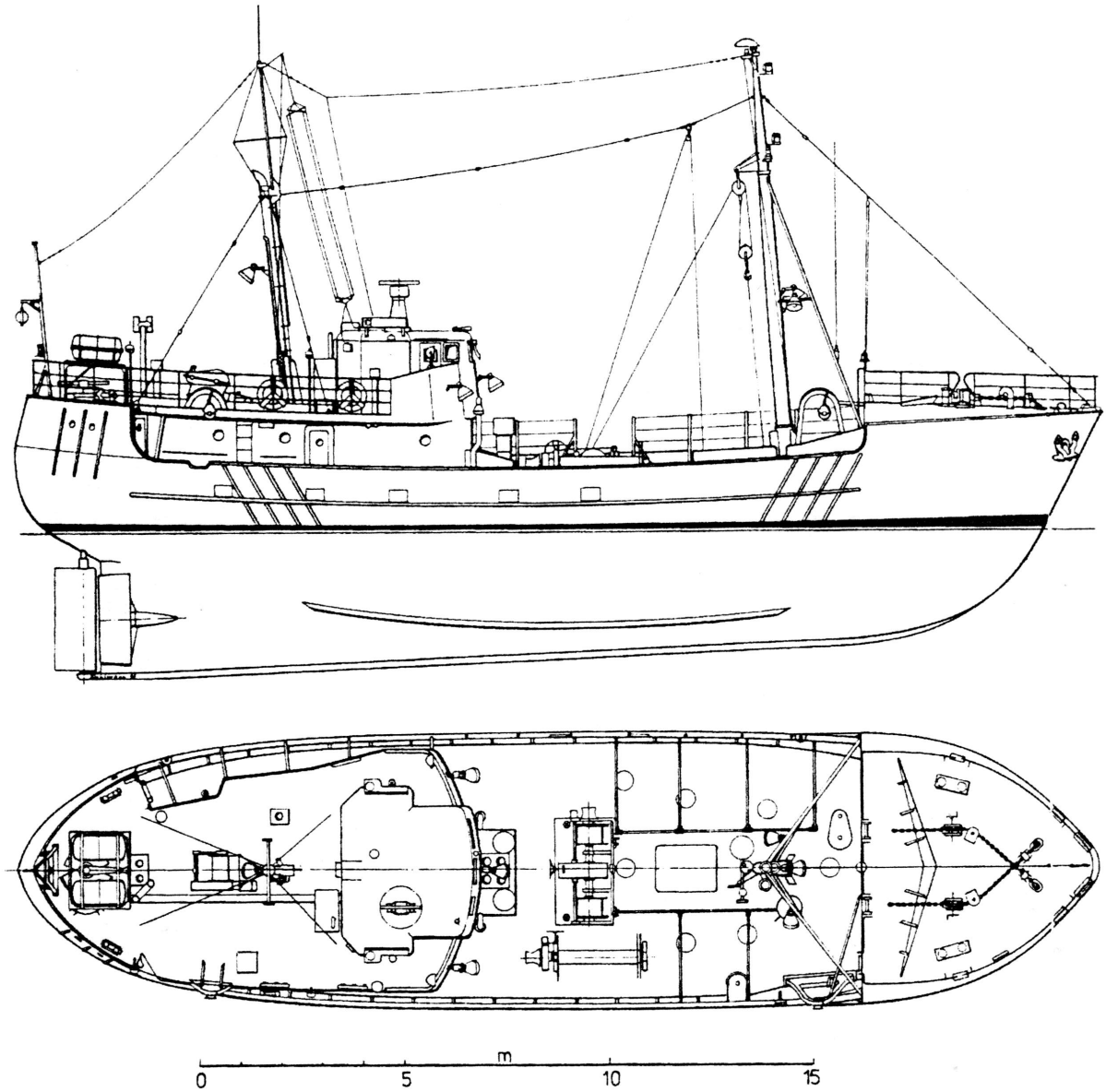
Generalplan

26,5m Stahlkutter

gez.: Bergner

Generalplan des 26,5 m-Kutters nach Original-Bauunterlagen der Elbewerft Boizenburg

Zeichnungen: E. Bergner



Modernisierter 26,5 m - Kutter (Stand 1984)

Zeichnung: Kuhlmann

Die in der Kopie schwarz unterstrichenen Angaben sind im Register gerötet und gelten als gelöscht.

Seefahrtsamt
der
~~Amtsgericht~~ Deutschen Demokratischen Republik

Seeschiffsregister

Handblatt

Band 27 Blatt 1855

Best.-Nr. RegS. 52. Handblatt zum Seeschiffsregister – Bogen 1 –
Zu beziehen vom Thür. Volksverlag GmbH., Weimar, Jakobstraße 2

Erste
Das

Name	Unterscheidungssignal	Gattung	Jahr des Stapellaufs Bauort	Heimathafen
1	2	3	4	5
„Schwertwal" SAS 294	DH2294 Y455	Schraubenmotorschiff. Stahlkutter	1958; VEB Elbewerft Boizenburg	Saßnitz

Ergebnisse der amtlichen Vermessung

6

Länge	Breite	Tiefe; bei abgekürzter Vermessung: Umfang in der Außenfläche	Größte Länge des Maschinenraums
a	b	c	d
24,08 24,70	6,72	3,12	9,00 Länge über alles 26,45

Bruttoraumgehalt in		Nettoraumgehalt in		Meßbrief
Kubikmetern	Registertonnen	Kubikmetern	Registertonnen	
e	f	g	h	
373,5 379,40	131,84 133,93	131,2 134,52	46,31 47,48	~~3. März 1961~~ vom 11. Juli 1958, ausgestellt vom Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik – Schiffsvermessung – in Rostock

Zweite
Eigen

Laufende Nummer	Eigentümer Korrespondentreeder	Schiffsparten	Laufende Nummer der Spalte 1	Erwerbsgrund, Grundlage der Eintragung, Eigentumsbeschränkungen, Veränderungen
1	2	3	4	5
1	Eigentum des Volkes Rechtsträger: VEB Fischkombinat Saßnitz	–	1	Neubau aus Investitionsauflage für den volkseigenen Betrieb Fischkombinat Saßnitz. Eingetragen am 11. September 1958.
2	VEB Fischfang Sassnitz		2	[illegible]
3	Saßnitzer Fang-, Verarbeitungs- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH, PSF 7, 2355 Saßnitz		3	Gemäß Antrag vom 30. November 1990, infolge der Umwandlung des bisherigen Rechtsträgers in eine Kapitalgesellschaft. Rostock, 6. Dezember 1990 Greiner
3	Saßnitzer Fang-Verarbeitungs- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH i.A., 0-2355 Saßnitz		3	Gemäß Antrag vom 14.05.1991 und Eintragung in das Handelsregister HRB 375 infolge der Umwandlung des VEB Fischfang Saßnitz in Saßnitzer Fang-Verarbeitungs- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH i.A. eingetragen am 06.03.1992 Lüdemann Dr. Müller
4	Helmut Grüttner, 0-2355 Saßnitz Heinz Meyer, 0-2355 Saßnitz		4	Auf die Eintragungsbewilligung vom 1.10.1991/9.07.1992, eingetragen am 21.10.1992 Witt Lüdemann

Abteilung
tümer

Laufende Nummer	Eigentümer Korrespondentreeder	Schiffsparten	Laufende Nummer der Spalte 1	Erwerbsgrund, Grundlage der Eintragung, Eigentumsbeschränkungen, Veränderungen
1	2	3	4	5
1	Die Bezeichnung des Eigentümers ist geändert in: VEB Fischfang Sassnitz Rostock, den 15. Januar 1979. Krüger			
2	Die Bezeichnung des Eigentümers ist geändert in: Saßnitzer Fang-, Verarbeitungs- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH Rostock, den 6. Dezember 1990 Greiner			

RegS. 52. – Handblatt zum Seeschiffsregister – Bogen 3 –

INTERNATIONALER SCHIFFSMESSBRIEF

gemäß dem am 10. Juni 1947 in Oslo abgeschlossenen Übereinkommen (Regel I)

International Tonnage Certificate in accordance with the convention concluded in Oslo on the tenth of June 1947 (Rule I)

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

NAME DES SCHIFFES
Name of ship

SAS 294 " S c h w e r t w a l "

Schiffsgattung Description of ship: Fischkutter / Fishing craft	**Nationalität** Nationality: Deutsch / German		**Heimathafen** Port of registry: S a s s n i t z
Registernummer Official number: 1185	**Unterscheidungssignal** Signal letters: 2294	**Antrieb durch Maschinen oder Segel** Propelled by machinery or by sails: Maschine ; Machinery	**Datum der Stapellaufs** Date of launching: März 1959	**Bauort** Where built: Boizenburg/Elbe
Baujahr When built: 1959	**Name und Anschrift der Bauwerft** Name and address of builders: VEB Elbe-Werft Boizenburg	**Name und Anschrift des (der) Eigner(s)** Name and address of owner(s): VEB Fischfang VEB Fischkombinat Sassnitz	**Anzahl der Decks** Number of decks: Ein ; One	
Form des Bugs Description of bow: Überfallend / Raked	**Baumaterial** Material: Stahl / Steel	**Anzahl der Schrauben/Räder** Number of screws/paddles	**Takelung** Rigged: ———	
Form des Hecks Description of stern: Kreuzerheck / Cruiser stern	**Anzahl der Masten** Number of masts: Zwei ; Two	**Anzahl der Schornsteine** Number of funnels: ———	**Art der Antriebsanlage** Description of propelling machinery: Dieselmotor ; Diesel engine	

IDENTITÄTSMASSE
Identification dimensions

	Fuß Feet	Meter Metres
Länge des Schiffes von der Vorderseite des oberen Endes des Vorderstevens bis Length from the fore side of the uppermost end of the stem to the: zur Vorderseite des Ruderschaftes / fore-side of the rudder shaft	81,04	24,70
Breite, größte über Außenhaut Breadth, extreme outside	22,05	6,72
Tiefe in der Mittschiffsebene auf der Hälfte der Länge von der Unterseite des Vermessungsdecks bis zur Oberseite der Doppelbodenbeplattung oder der Bodenwrangen Depth in the middle plane at half length, from the underside of the tonnage deck to the upperside of the double-bottom plating or floors	-	-
Tiefe in der Mittschiffsebene auf der Hälfte der Länge von der Unterseite des Oberdecks bis zur Oberseite der Doppelbodenbeplattung oder der Bodenwrangen Depth in the middle plane at half length, from the underside of the upperdeck to the upperside of the double-bottom plating or floors	10,24	3,12
Länge über alles Overall length	86,78	26,45

	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
Raum unter dem Vermessungsdeck Space below tonnage deck	102,55	290,52
Räume über dem Vermessungsdeck Spaces above the tonnage deck: Zwischendeck / Tweendeck space		
Geschlossene Räume im offenen Schutzdeck / Closed spaces in open shelter-deck spaces		
Back / Forecastle	10,09	28,58
Geschlossene Räume in der offenen Back / Closed spaces in open forecastle		
Brückenhaus / Bridge space		
Geschlossene Räume im offenen Brückenhaus / Closed spaces in open bridge space		
Halbdeck / Break or raised deck		
Poop / Poop		
Geschlossene Räume in der offenen Poop / Closed spaces in open poop		
Trunk / Trunk		
Deckshäuser / Deckhouses	21,29	60,30
Räume über dem Oberdeck, eingemessen als Teil des Treibkraftraumes / Spaces above the upperdeck included as part of the propelling-machinery space		
Lukenüberschuß / Excess of hatchways	0,00	0,00
Bruttoraumgehalt Gross tonnage	133,93	379,40

Abzüge Deductions	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
Räume für Schiffsführer und Besatzung / Master's and crew spaces: Kapitän / Master	3,91	11,07
Besatzung / Crew	14,30	40,51
Provianträume / Provision rooms	0,96	2,71
Räume für Navigation und Bedienung des Schiffes / Spaces for navigating and for working of the ship: Navigationsräume / Navigation spaces	1,89	5,36
Pumpenräume / Pumprooms		
Bootsmannsvorräte / Bootswain's stores	3,00	8,50
Segelräume / Sailrooms		
Wasserballasträume / Waterballast spaces	4,35	12,31
Bruttoraumgehalt Gross tonnage	28,41	80,46

	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
Rest-Nettoraumgehalt, wenn das Schiff ausschließlich durch Segel angetrieben wird Remainder-Net tonnage, if ship solely propelled by sails	105,52	298,94
Abzug für Treibkraftraume Deduction for propelling-machinery spaces	58,04	164,42
Nettoraumgehalt, wenn das Schiff durch Maschinen angetrieben wird Net tonnage, if ship propelled by machinery	47,48	134,52

Hiermit wird bescheinigt, daß das oben genannte Schiff in Übereinstimmung mit den Internationalen Vorschriften für die Vermessung von Schiffen gemäß dem in Oslo am 10. Juni 1947 geschlossenen Übereinkommen gemessen wurde und daß sein Raumgehalt nach Regel I der genannten Vorschriften beträgt:

This is to certify, that the above named ship has been measured in conformity with the International Regulations for tonnage measurement of ships in accordance with the convention concluded in Oslo on the tenth of June 1947 and that her tonnage under rule I of the said regulations is as stated in this tonnage certificate:

Bruttoraumgehalt Gross tonnage: 133,93 (Einhundertreiunddreißig 93/00) **Registertonnen oder** Register tons or 379,40 **Kubikmeter** Cubic metres

Nettoraumgehalt Net tonnage: 47,48 (Siebenundvierzig 48/00) **Registertonnen oder** Register tons or 134,52 **Kubikmeter** Cubic metres

(Fourty seven 48/00)

Rostock, den 3. März 1961

Siegel

Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik
Abteilung Schiffsvermessung

Leiter der Abteilung

bitte wenden
see overleaf

ABMESSUNGEN UND NETTORAUMINHALT DER OFFENEN NICHT IN DEN BRUTTORAUMGEHALT EINGESCHLOSSENEN RÄUME

Dimensions and net cubic capacity of open spaces not included in the Gross tonnage

	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres		Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres

Der Rauminhalt der Treibkrafträume, auf denen der Treibkraftabzug beruht und der daher in den Bruttoraumgehalt eingeschlossen worden ist:

The cubic capacity of propelling-machinery spaces upon which the propelling-power allowance is based and which has therefore been included in the Gross tonnage:

	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
Unter dem Oberdeck ..... Below the upperdeck	41,59	117,81
Über dem Oberdeck ..... Above the upperdeck	-	-
Gesamtinhalt .... Total	41,59	117,81

Der Rauminhalt der Räume auf oder über dem Oberdeck, die für die Einrechnung in den Treibkraftraum geeignet, aber tatsächlich nicht in den Bruttoraumgehalt eingeschlossen sind:

The cubic capacity of spaces on or above the upperdeck eligible for inclusion in the propelling-machinery space but not actually included in the Gross tonnage:

Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
1,24	3,51

Rauminhalt von Doppelbodentanks, die nicht in den Bruttoraumgehalt eingeschlossen sind und benutzt werden für die Aufnahme von Wasserballast, Vorräten (z. B. Speisewasser oder Trinkwasser), Treiböl oder Ladung, von vorn nach hinten bezeichnet:

Cubic capacity of double-bottom spaces not included in the Gross tonnage and available for carrying waterballast, stores (e. g. feed water or drinkingwater), full oil or cargo numbered from forward to aft:

	Registertonnen Register tons	Kubikmeter Cubic metres
Spt. 36-48 Ballastwasser Ballast water	0,12	0,35

Anstelle des im Schiffsmeßbrief eingetragenen Unterscheidungssignals (Rufzeichen) folgendes Unterscheidungssignal gilt:

Y 4 S S

Instead of the entered signal letters (call sign.) the following signal letters is valid:

Y 4 S S

Rostock, den 01.07.1982 Direktor des Seefahrtsamtes der D D R

Deutsche Demokratische Republik Seefahrtsamt 63

i.A. [signature]

Feststellungen der zuständigen Behörden hinsichtlich der Änderung des Schiffsnamens, Heimathafens, Eigners usw.

Statements made by competent authorities with regard to changes of ship name, port of registry, ownership etc.

Die Bezeichnung des Rechtsträgers ist geändert in : VEB Fischfang - Saßnitz

The name of the owner of the ship has been changed into : VEB - Fischfang - Saßnitz

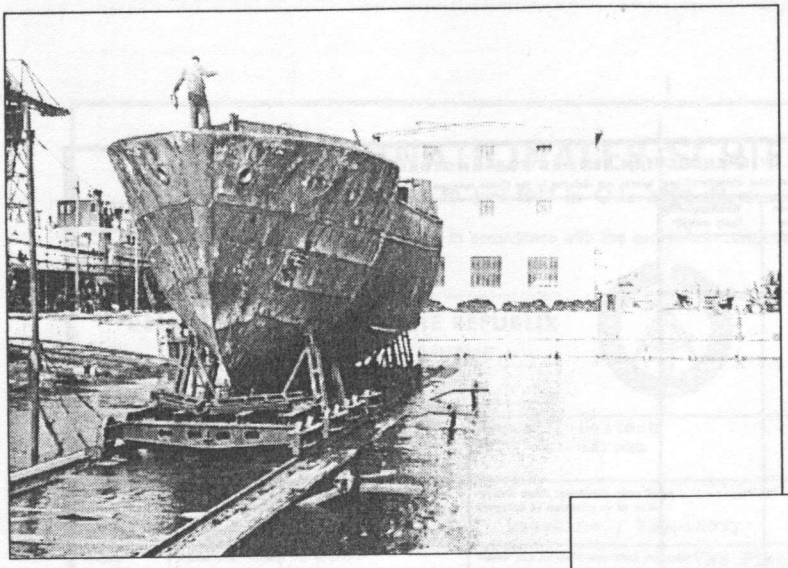
Saßnitz, den 29.01.79

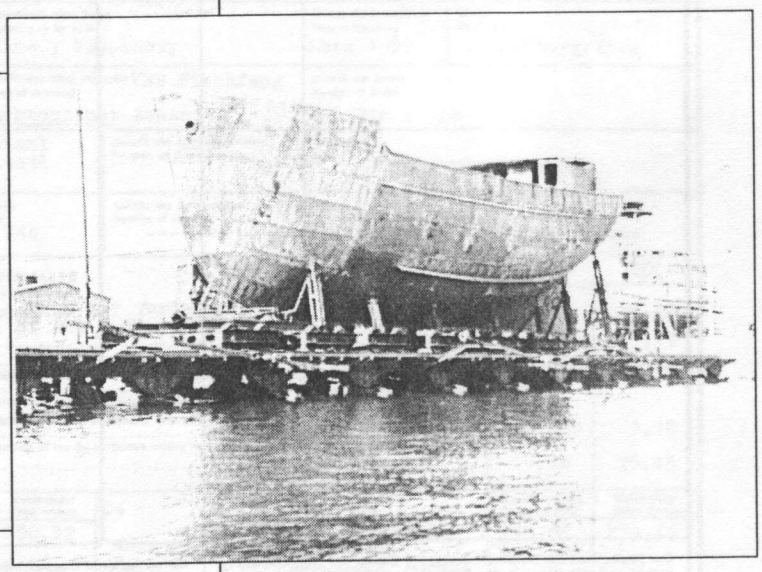
Der Leiter

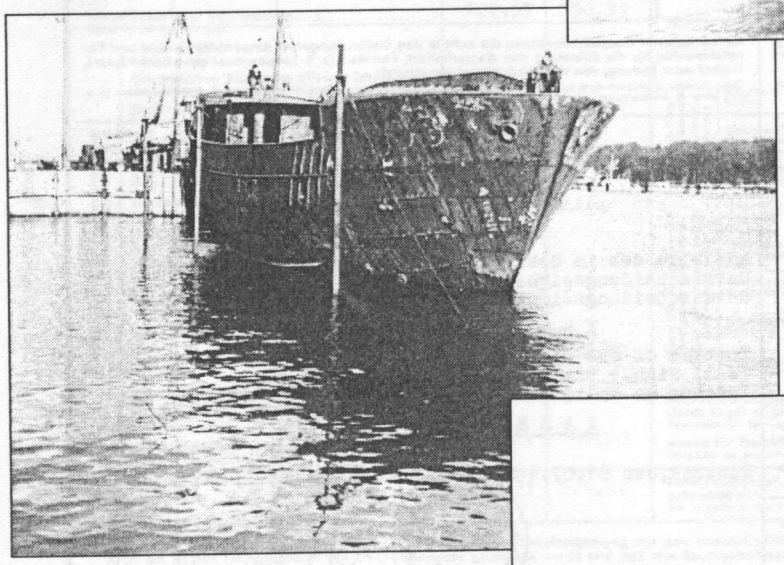
i. A. [signature]

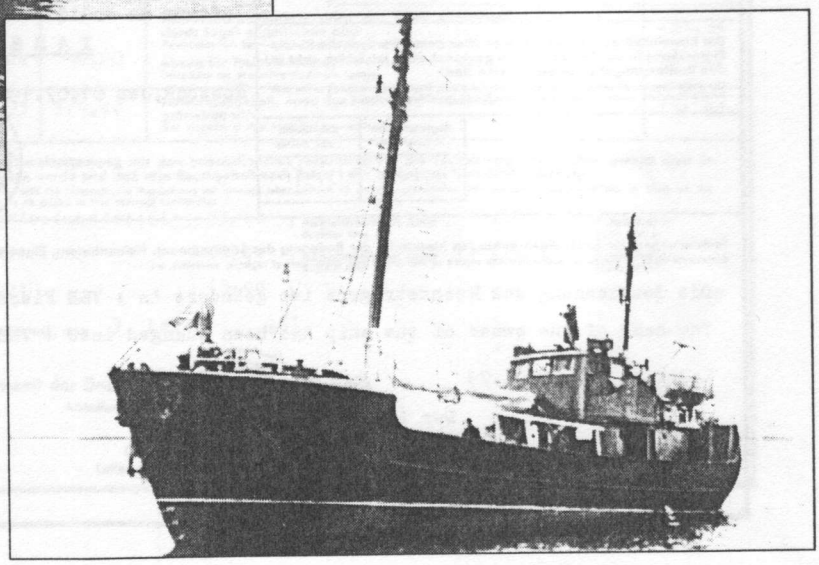
Deutsche Demokratische Republik Seefahrtsamt 2

HI/18/185 Ag 300/II/297/59/DDR

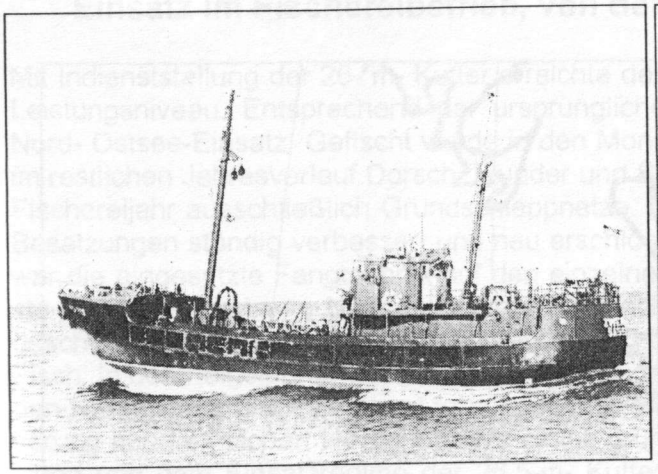




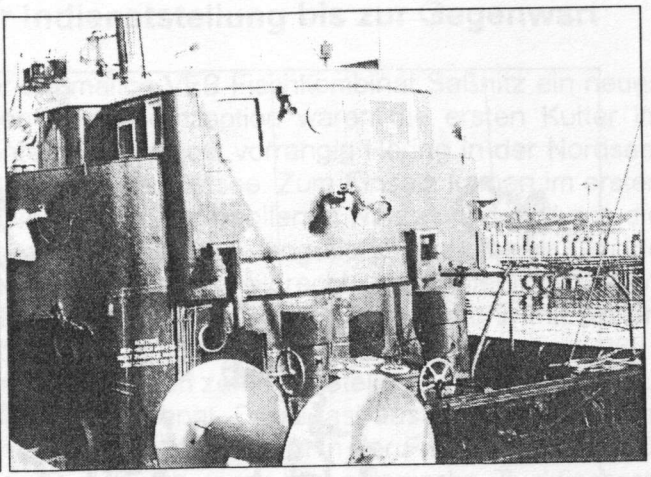




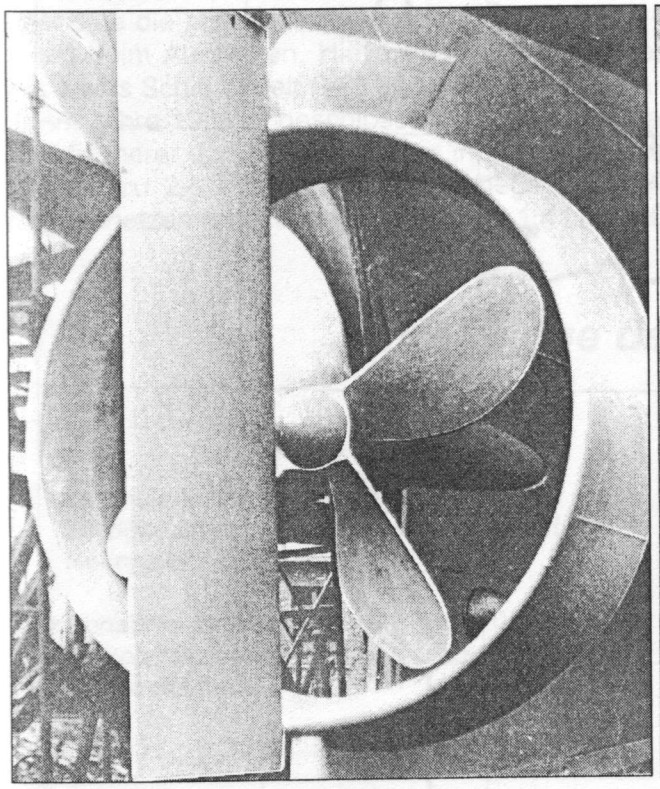
Eindrücke vom Stapellauf der 26,5 m - Kutter in der Stralsunder Werft. Das Bild unten rechts zeigt einen der neuen Kutter vor der Übergabe an den zukünftigen Betreiber.



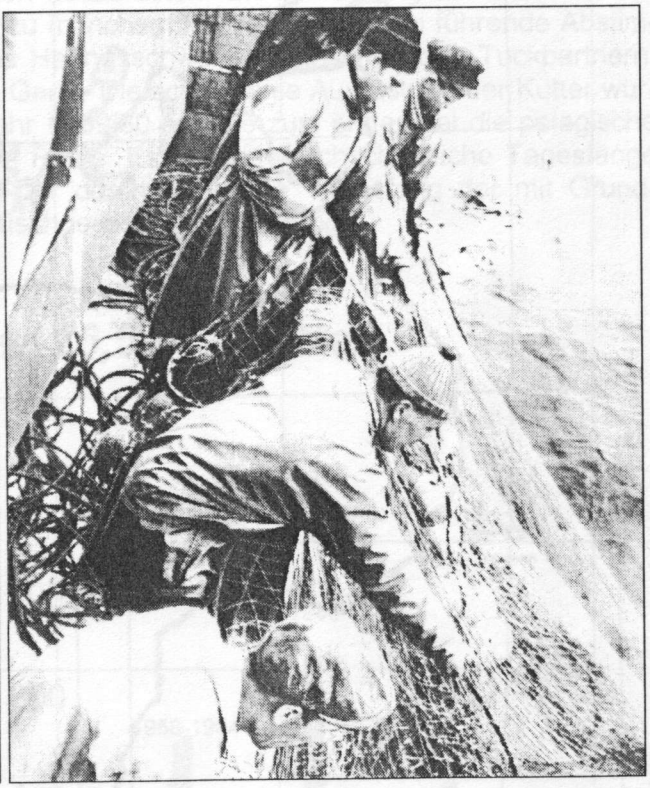
SAS 298 **„ZWERGWAL“** nach einer Klassereparatur auf Probefahrt



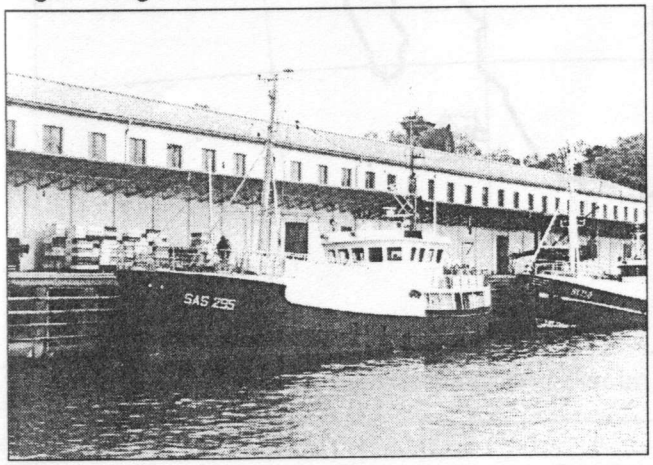
Die Netztrommel, liebevoll „Oma“ genannt, erleichterte wesentlich die Arbeiten der Fischer

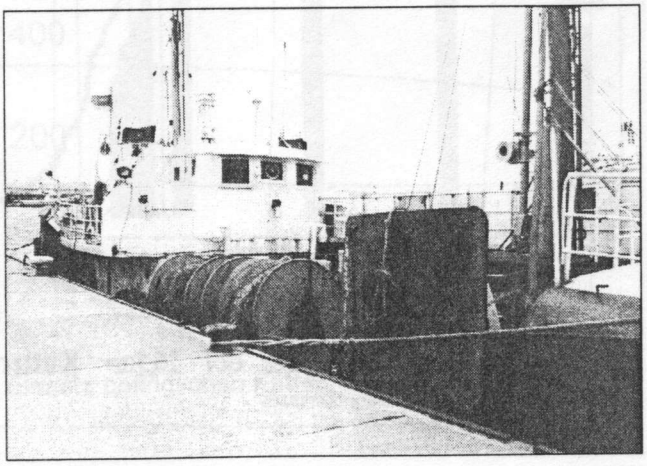


Die nachgerüstete Propellerdüse steigerte die Zugleistung der Kutter um ca. 15%

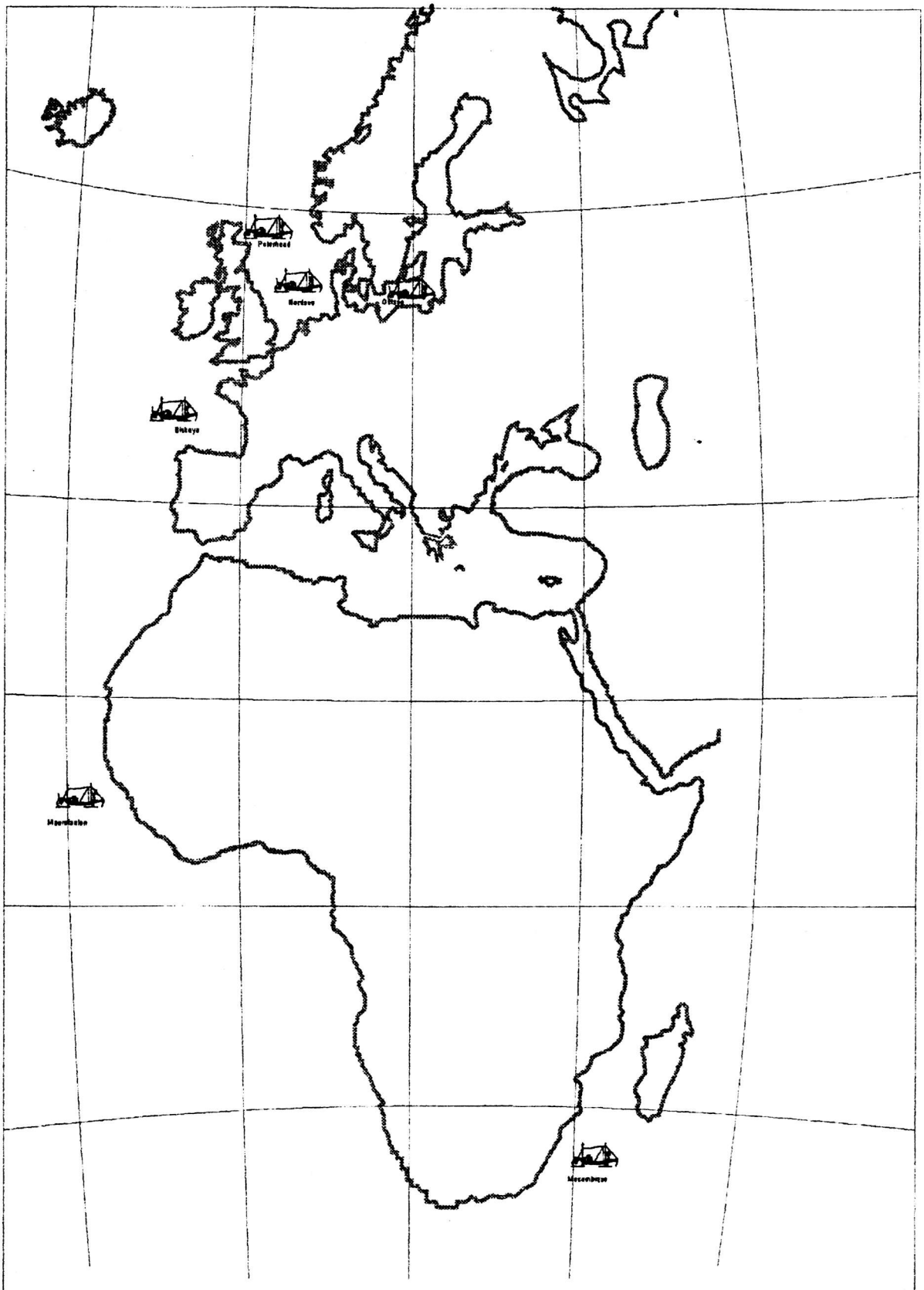


„Handarbeit“ in den Anfangsjahren der Kutterfischerei





26,5 m - Kutter im Mai 1997 im Hafen von Saßnitz. Deutlich sichtbar sind die technischen und schiffbaulichen Veränderungen an Bord. Neben dem teilweisen Aufbau von neuen Ruderhäusern wurden alle Kutter mit doppelten Netztrommeln, festen Wetterschutzdächern und zusätzlichen Ladebäumen versehen.



Einsatzgebiete der 26,5m- Kutter

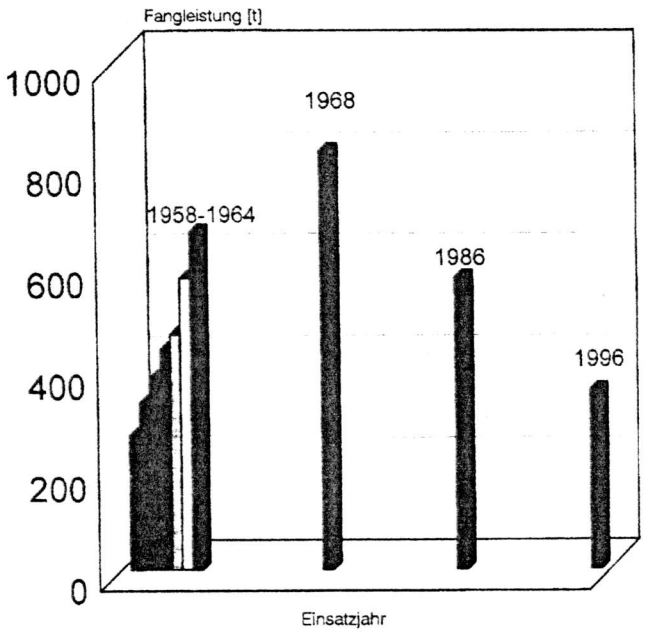
Zeichnung Lorenzen

Einsatz im Fischereibetrieb, von der Indienststellung bis zur Gegenwart

Mit Indienststellung der 26- m- Kutter erreichte der ehemalige VEB Fischkombinat Saßnitz ein neues Leistungsniveau. Entsprechend der ursprünglichen Einsatzkonzeption waren die ersten Kutter im Nord- Ostsee-Einsatz. Gefischt wurde in den Monaten Mai- August vorrangig Hering in der Nordsee, im restlichen Jahresverlauf Dorsch, Flunder und Sprotte in der Ostsee. Zum Einsatz kamen im ersten Fischereijahr ausschließlich Grundschleppnetze. Diese noch baumwollenen Netze wurden durch die Besatzungen ständig verbessert und neu erschlossenen Fangplätzen angepaßt. Aus diesem Grunde war die eingesetzte Fangtechnik auf den einzelnen Kuttern individuell recht unterschiedlich. Die erste allgemein markante Neuerung in der Fangtechnik der Kutter war die Netzbestückung mit Rollergeschirren im Jahre 1958. In diesem Jahr betrug der Durchschnittsfang der 26,5- m- Kutter ca. 262 t Fisch. In den Folgejahren wurde das Fischkombinat Saßnitz, von zentraler Stelle aus angeordnet, auf den Heringsfang umgestellt und fortan „Heringskombinat" genannt. Diese fast ausschließliche Orientierung auf die Fischart Hering brachte einige grundsätzliche Änderungen in der Fangtechnik, Ausrüstung und dem Einsatzregime der 26,5-m- Kutter mit sich. Es wurde die pelagische Tuckfischerei (Zweischiffschleppnetzfischerei im Pelagial) eingeführt und der ganzjährige Einsatz der Kutter in der Nordsee angestrebt. Zur Ausübung der pelagischen Fischerei machte es sich erforderlich die Kutter mit Netzsonden, DECCA, Radar und UKW-Geräten auszurüsten. Die Einführung der UKW-Geräte beendete die bis dato notwendige akustische und zu manchem Mißverständnissen führende Abstimmung beim Aussetzen, Hieven und Ansteuern des Heringsschwarmes zwischen den Tuckpartnern. Als erstes Schiff erhielt SAS 320 1959 ein DECCA Gerät. Die schrittweise Ausrüstung der Kutter wurde im Jahre 1961 abgeschlossen. Im Winterhalbjahr 1959/60 erfolgte zum erstenmal die pelagische Tuckfischerei der 26,5- m- Kutter in der Norwegen Rinne. Es wurden durchschnittliche Tagesfänge von bis zu 2,6 t Hering erzielt. Dagegen betrug der durchschnittliche Tagesfang der mit Grundschleppnetzen arbeitenden Kutter „nur" 1,4 t frischfischgemischter Sortierung.

Jahresfänge der 26,5 m - Kutter

- kontinuierlicher Fanganstieg bis Ende der 60-ziger Jahre durch Spezialisierung auf die Heringsfischerei
- Abnahme der Jahresfänge in den 70 -ziger Jahren durch veränderte Einsatzkonzeptionen (Ostseefischerei)



berücksichtigt wurde der Durchschnittsfang aller im Einsatz befindlichen Kutter

Die autonome Fischerei erwies sich zunehmend als unrentabel. Durch die verbesserte Fangtechnik konnte der Kutter in kürzester Zeit „vollgefischt" werden. An- und Abmarschtage zum und vom Fangplatz sowie Hafenliegetage zum Löschen und Neuausrüsten der Kutter überwogen den eigentlichen

Fangplatzaufenthalt. Ein erster Schritt zur Verlängerung des Fangplatzaufenthaltes war die Verarbeitung des gefangenen Herings an Bord in Form von Salzhering (als Faßware) und die Faßübergabe an eigens dafür gecharterte Schiffe der Deutschen Seereederei zum Transport nach Saßnitz bzw. Rostock. Zum Einsatz kamen hier die Küstenmotorschiffe **„PUTBUS"** und **„BELLATRIX"**. Die erste Charterreise dieser Art startete am 21. Juli 1962.

Nicht nur die problematische Faßübergabe auf See sondern auch der erhebliche Zeitaufwand für die Fischbearbeitung an Bord der Kutter zwang zu neuen Überlegungen der Rationalisierung der Nordseefischerei. Die Saßnitzer Flottillenfischerei wurde aus der Taufe gehoben. Begonnen hat dieses Unterfangen mit der Erprobung der Übergabe der vollen Steerte an ein Mutterschiff. Im Erprobungsstadium kam hierzu das Null-Schiff der Frosttrawlerserie **„EISBÄR"** im Jahre 1964 zum Einsatz.

Bereits 1965 konnte die Flottillenfischerei mit den neu Indienst gestellten Kühl- und Transportschiffen **„STUBNITZ"** und **„GRANITZ"** als Mutterschiffe voll aufgenommen werden. Jeweils acht 26,5- m- Kutter hatten die Aufgabe diese neuen Schiffseinheiten mit Frischfisch für die weitere Bearbeitung und Frostung zu versorgen. Die Effektivierung des technologischen Ablaufs auf dem Fangplatz war verbunden mit der Forderung nach mehr Rohware. Diese Forderung zu erfüllen zwang wiederholt zur Entwicklung größerer und effektiverer Netze, zur Normierung einer standardmäßigen Fangausrüstung und des Zubehörs und zur weiteren Verbesserung der technischen und nautischen Ausrüstung der Kutter. So wurde 1965 begonnen elektronische Fischortungsgeräte einzubauen, 1966 erfolgte auf 20 Kuttern die Nachrüstung einer Corddüse, Veränderung der Einspritzpumpenfüllung sowie der Einsatz neuer Propeller zur Leistungssteigerung der Fahrzeuge. Die überaus erfolgreiche Schleppnetzentwicklung selbst (siehe nachfolgende Tabelle) forderte neue Mechanisierungshilfen an Bord. Mit Einführung der Netztrommelwinden wurde auch das Handling übergroßer Netze mit Längen über 100 m problemlos möglich.

Entwicklungsstufen der pelagischen Schleppnetze im Fischkombinat Saßnitz für 26,5- m- Kutter

Entwicklungsjahr	größte Maschenweite in mm	Netzumfang am Busen in Maschen	erreichbare Schleppgeschw. in kn	Länge des Kopftaus in m	Länge gestreckt ohne Steert in m	Netzmaterial ohne Steert in kg	Netzöffnungshöhe in m
1958	100	1180	3,3	39	62	132	17
1965	100	1380	3,5	44	74	133	22
1966	100	1500	3,4	47	74	143	25
1967	140	1208	3,3	55	82	145	28
1969	180	1000	3,4	62	93	185	33
1971	360	608	3,4	71	111	218	36

1967 fischten die 26,5- m- Kutter im Flottillenverband am Westausgang des Ärmelkanals auf Biscayasardine,die bis dato weiteste Reise der Kutter, doch noch weiter entferntere Einsatzorte sollten bald folgen.

Die verbesserte Ausrüstung der Kutter sowie erprobte Mechanismen im Rahmen der Flottillenfischerei auf dem Fangplatz spiegelten sich dann auch im Fangergebnis selbst wider. So erreichten die Kutter SAS 282 und SAS 275 im Jahre 1968 erstmals einen Jahresfang jenseits der magischen 1000 t Grenze.
Die 26,5- m- Kutter waren zu dieser Zeit eines der effektivsten Fischereifahrzeuge der DDR-Hochseefischerei. Die Fänge der Rostocker Logger wurden teilweise übertroffen.

Gravierende Änderungen in der internationalen Fischereipolitik trafen auch die Saßnitzer Fischer. Die mit Wirkung vom 1.1.1977 eingeführten 200- sm- Fischereizonen bedeuten für die 26,5- m- Kutter das Ende der bis dato so effektiven Nordseefischerei. Die eigene Wirtschaftszone in der Ostsee avancierte von nun an zum Hauptfangplatz der 26,5- m- Kutter. Beginnend mit der traditionellen Frühjahrsheringssaison wurden anschließend Sprotten, Plattfisch und Dorsch gefischt sowie Quotenfischerei in anderen Fischereizonen der Ostsee betrieben. Aber auch fernab der heimischen Kreidefelsen wurden für einen Teil der 26,5-m Kutter neue Einsatzmöglichkeiten erschlossen.

Zwischen 1984und 1989 erfolgte in den Monaten Juli- September jährlich der Einsatz von bis zu 38 Kutter im Heringsübernahmegeschäft vor der schottischen Küste. In der Bucht vor dem schottischen Peaterhead wurde Nordseehering von einheimischen Fischern übernommen und verarbeitet.
Der Hering wurde genoppt und ausschließlich Salz- und Kräuterhering produziert. War ein Kutter „voll" lief er nach Saßnitz ab. Dort bereitete die zusätzliche oft stoßweise Anlandung der Faßware in den Sommermonaten bezüglich der Qualitätssicherung manchmal einige Probleme. Vor Ort koordinierten

ein Fangleiter und Produktionsmeister aus Saßnitz die Heringsübernahme und Verarbeitung. In Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der zwei schottischen Firmen verlief nahezu reibungslos. Der anfallende Küt (Verarbeitungsreste) wurde durch die DDR- Verantwortlichen vor Ort verkauft und dafür die Besatzungen mit Frischobst und Gemüse versorgt.
Pro Kutter wurden in der ca. 6- 10- wöchigen Einsatzzeit durch die 7 Mann starke Besatzung der jeweiligen Kutter zwischen 60 t (1984) und 120 t Rohware verarbeitet die ausschließlich für den Eigenverbrauch im Lande bestimmt war. Die bekannten Kräuterheringe aus Neukahlen nahmen so ihren Ursprung.

Zwei weitere Fischereiprojekte führte die 26,5- m- Kutter in den 80ziger Jahren bis vor die west- und ostafrikanische Küste. Nouadhibou (Mauretanien), und Beira (Mocambique) waren zwischenzeitlich der Heimathafen für insgesamt 10 Kutter.
Das Mauretanienprojekt der 6 Kutter:

SAS 287 **„LINGBANK"**	Kapt. U. Mengel
SAS 297 **„SEIWAL"**	Kapt. U. Lewin
SAS 298 **„ZWERGWAL"**	Kapt. P. Prieß
SAS 313 **„DOGGENHAI"**	Kapt. M. Pagel
SAS 317 **„EISHAI"**	Kapt. W. Stremlow
SAS 318 **„SÄGEHAI"**	Kapt. M. Marion

währte nur gut 18 Monate. Zwischen Februar 1982 und Sommer 1983 fischten die 6 Kutterbesatzungen für das Gemeinschaftsunternehmen Scandinave- Mauritano de Peche unter DDR- seitiger Beteiligung und Kontrolle durch den Rostocker Außenhandelsbetrieb „Fischimpex" Frischfisch und vor allem Kalmar vor der afrikanischen Küste.
Aufgrund technischer und organisatorischer Schwierigkeiten beim Einsatz der Kutter mußte das Projekt nach relativ kurzer Laufzeit aufgegeben werden.

Die gesammelten Erfahrungen blieben, und waren schließlich Grundvoraussetzung für das 1984 begonnene, Fischereiprojekt vor der Küste Mocambiques.
Das als „Solidaritätsfischerei" offiziell deklarierte Fischereiprojekt zur Versorgung der Bevölkerung im Raum Beira ist wohl ein eigenständiges Kapitel deutscher Kutterfischerei und wird im nachfolgendem Abschnitt des Beitrages gesondert beschrieben.

Aus Sicht der Autoren nicht unerwähnt bleiben soll die Rolle der 26,5- m- Kutter in der Fischereiforschung.
Biologen des ehemaligen Institutes für Hochseefischerei und Fischverarbeitung Rostock Marienehe waren ständige Gäste an Bord der 26,5- m- Kutter. Die durch sie analysierten Fänge und daraus jährlich abgeleiteten Fangprognosedaten (Jahresfangprojekt) für die einzelnen Fischarten waren unter anderem der Grundstock für die jahreszeitlich bedingten Einsatzkonzeptionen der gesamten Kutterflotte.
Die anfänglichen fangtechnischen Entwicklungsarbeiten des Bereiches Technik des VEB Fischkombinat Saßnitz/ VEB Fischfang Saßnitz galten vornehmlich der ständigen Verbesserung der Schleppnetzfangtechnik für die 26,5- m- Kutter. Die Entwicklung der pelagischen Schleppnetze wurde bereits kurz skizziert.
Ähnliche Entwicklungsstufen durchlief auch die Grundschleppnetzfangtechnik. Einige Netzzeichnungen der Saßnitzer Fischereiingenieure sind als Beispiele dem Bericht beigefügt. Anfang der achtziger Jahre wurden fangtechnische Arbeiten zur Einführung energiesparender und bestandsschonender Fangverfahren für die See- und Küstenfischerei der ehemaligen DDR aufgenommen. Da der Fischfang Saßnitz nunmehr als Leitbetrieb für die gesamte See- und Küstenfischerei fungierte, wurden auch eine Vielzahl technischer Erprobungen neuer Fanggeräte auf den 26,5- m- Kuttern vorgenommen. Erinnert werden soll in diesem Zusammenhang an die Einführung der mechanischen Stellnetzfischerei, der Zweischiffsnurrewadenfischerei und des Einsatzes der Kutter bei der Ankerschwimmreusenfischerei. Bis heute werden die 26,5- m- Kutter wegen ihrer sehr guten spezifischen Voraussetzungen für fangtechnische Erprobungen und fischereibiologischen Arbeiten gerne genutzt.

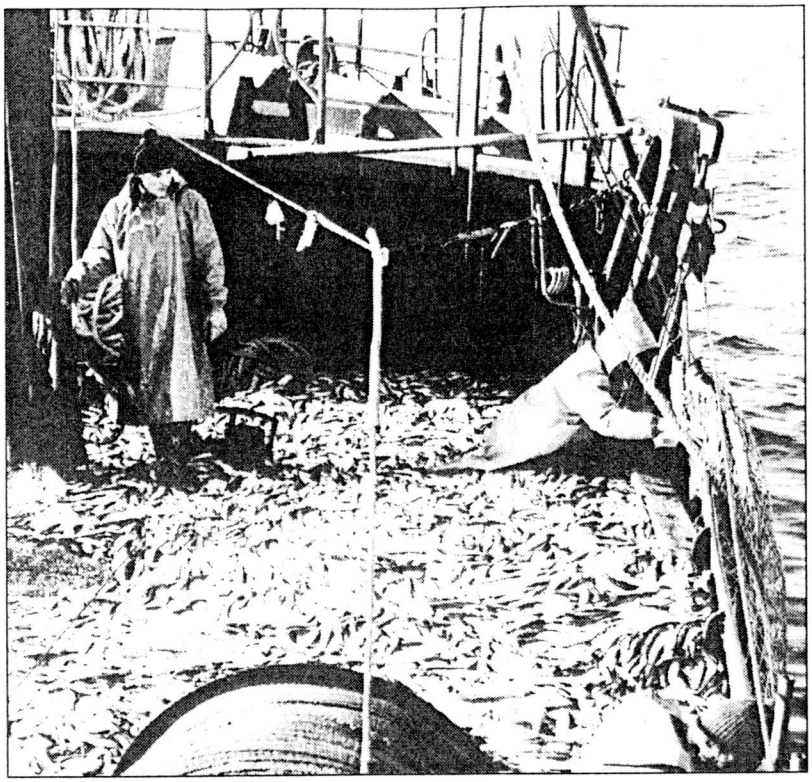
Ende der achtziger Jahre folgte die Zeit der planmäßigen Außerdienststellung der ersten 26,5- m- Kutter. Der technische Zustand der Kutter und fehlende Reparaturkapazitäten bzw. Gelder für Fremdaufträge zwangen zu diesem Schritt.
SAS 278 **„SPREE"** tritt als erster am 9.2.1988 den letzten Weg zur Verschrottung an. Als zweiter Kutter wurde SAS 313 **„DOGGENHAI"** außer Dienst gestellt. Zuvor schied bereits der Kutter SAS 280 **„ABERDEEN"** infolge der am 12.1.1970 im Fischereihafen von Marienehe erlittenen Kollisions-

schäden aus der aktiven Fischerei aus. Der Kutter wurde wegen Reparaturunwürdigkeit verschrottet. Zur Verschrottung wurde der Kutter an die dänische Firma Paul Bergsö + Sön AS verkauft.
Auch SAS 304 **„RINGELROBBE"** ereilte eine frühe Streichung aus dem Fichereiregister. Der Kutter wurde von der ehemaligen Regierung der DDR offiziell am 8.5.1974 als Solidaritätsgeschenk an die Regierung der Republik Guinea Bissau übergeben.
In diesem Zusammenhang ist es erwähnenswert, daß trotz einiger Unfälle auf hoher See kein Kutter als Totalverlust zu verzeichnen ist.
Einige markante Beispiele von erlittenen Unfällen zeigt die Fotodokumentation, sowie der folgende Seekammerspruch 44/73:
„ SAS 312 **„DORNHAI"** wird am 22.5.1973 vom sowjetischen Logger PU-4428 **„KOKUESE"** im Sund gerammt. -Nebel- **„KOKUESE"** fährt auf der falschen Seite des Weges- SAS 312 sinkt- wird wieder gehoben" und ist heute noch unter der Fischereikennung SAS 312 registriert.

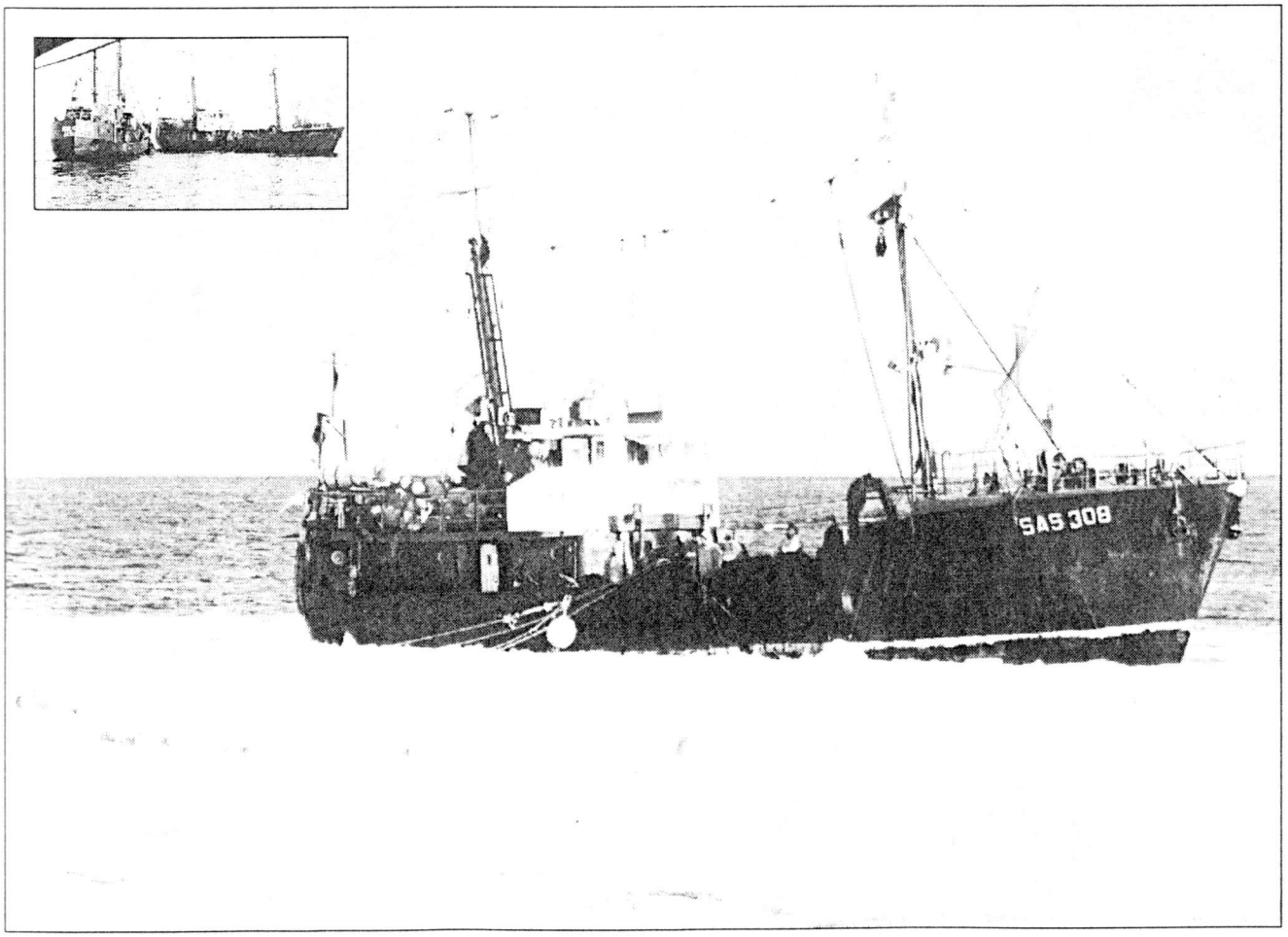
Die Ära der 26,5 - m- Kutter schien Ende der 80ziger Jahre so langsam zu Ende, wie die ersten Außerdienststellungen zeigten.
Beim Eigner der Kutter, dem VEB Fischfang Saßnitz wurden seit 1987 konkrete Vorstellungen entwickelt, wie der Nachfolge- Kuttertyp aussehen sollte. Unter der Bezeichnung „Atlantik 102" wurde ein ca. 30 m langer Heckfänger als Ablöse für die 26,5- m- Kutter konzipiert. Ausgerüstet mit einem 5,5 m langem Fangdeck sollte die Fischerei über Heck erfolgen und der Fang seitlich vorne an Bord genommen werden, eine Anlehnung an die in der Nordsee fischenden EURO-Kutter.
Das Projekt war so weit bearbeitet, daß für den Neubau komplette Ausrüstungslisten und Fanggeschirrzeichnungen und Fangtechnologien vorlagen. Baumustererprobungen von Fanggeräten für den neuen Kuttertyp wurden auf ähnlichen Heckfängern bereits vorgenommen. Eine Einigung über Projektdetails und vor allem über den Baupreis konnte mit der durch den Auftraggeber gewählten Bauwerft nicht erzielt werden.
Ein aufwendiges Neubauprojekt mußte ad acta gelegt werden. Mit Hilfe ökonomisch eigentlich nicht vertretbarer Generalreparaturen in der Swinemünder Werft Morska Stoznia Remontowa sowie hohem Eigenleistungsanteil des Saßnitzer Fischfangbetriebes wurden die verbliebenden 26,5- m- Kutter wieder „aufgepäppelt" und weiter im Fischereibetrieb eingesetzt.
Die deutsche Wiedervereinigung zersplitterte dann die verbliebene 26,5- m- Kutterflotte. 13 Kutter wurden von Saßnitzer Kapitänen erworben und bilden das Kernstück der neu gegründeten Saßnitzer Seefischer e. G.
Viele Kutter wurden abgewrackt, einige erhielten eine Bestimmung außerhalb der Fischerei (siehe beiliegenden Erlebnisbericht und Schiffsliste).

Die heute noch in Saßnitz beheimateten 26,5-m- Kutter betreiben im modernisierten Zustand eine rentable Fischerei. Von Januar bis Juni sind Dorsch und Flunder in der Ostsee Hauptfangobjekte. Im Juli und August ist die Nordsee saisonbedingt ein Ausweichfangplatz und ab September wird dann wieder dem Dorsch in der Ostsee nachgejagt. (siehe auch Muster einer beiliegenden Anlandeerklärung)
Die Fänge erreichen nicht mehr die Größenordnungen wie in früheren Jahren. Sie betragen zur Zeit 350 t Fisch pro Kutter und Jahr. Die hohe Qualität des angelandeten Fisches sichert den verbliebenen Besatzungen jedoch momentan noch die Existenz im Fischereigewerbe.

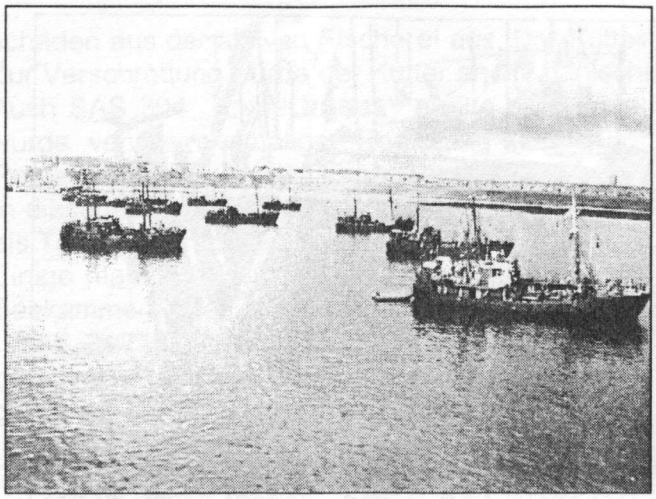
Stellnetzfischerei auf einem 26,5 m - Kutter, eine neue, für diese Fahrzeugklasse bisher unübliche Fangmethode, wird unter kommerziellen Gesichtspunkten getestet

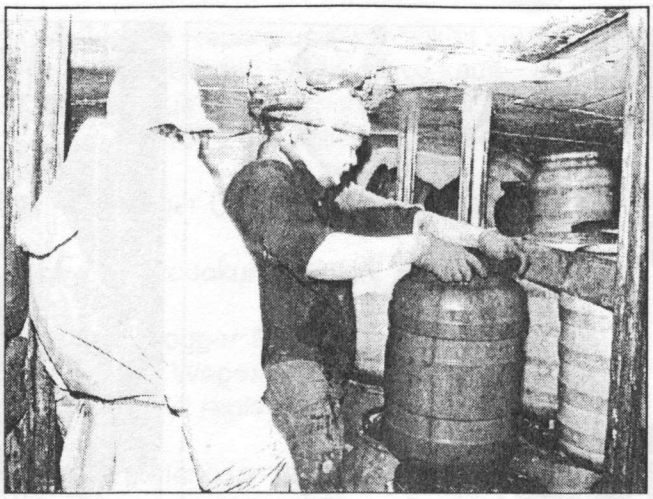


Heringsfischerei in der Ostsee, jahrzehnte lang das Hauptbetätigungsfeld der Saßnitzer Fischer

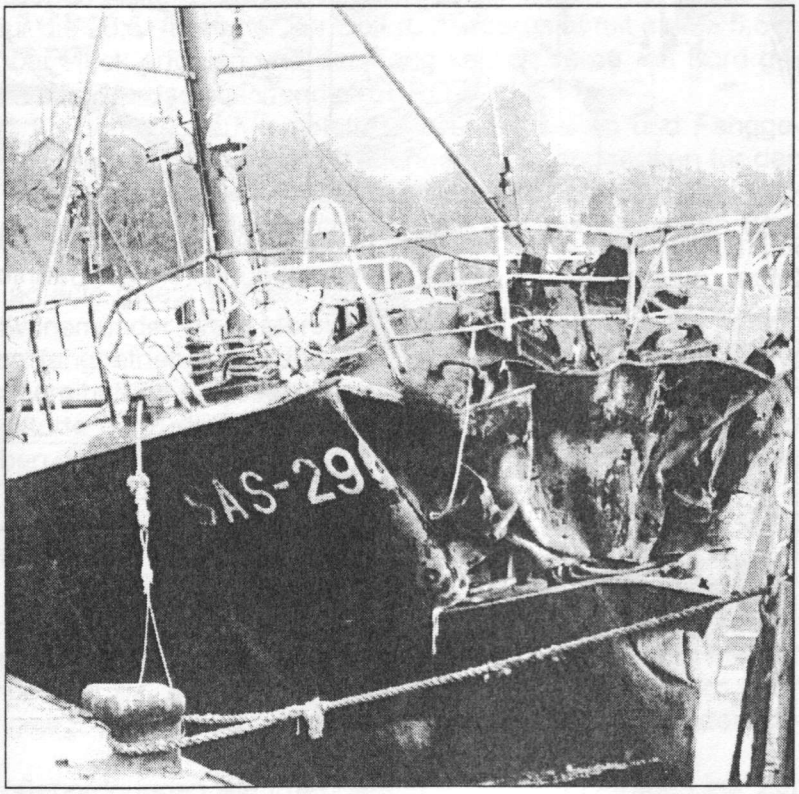


Ob Tuckfischerei oder Einschiffschleppnetzfischerei am Grund bzw. im Pelagial, die 26,5 m - Kutter haben sich bei jedem Wetter bewährt.

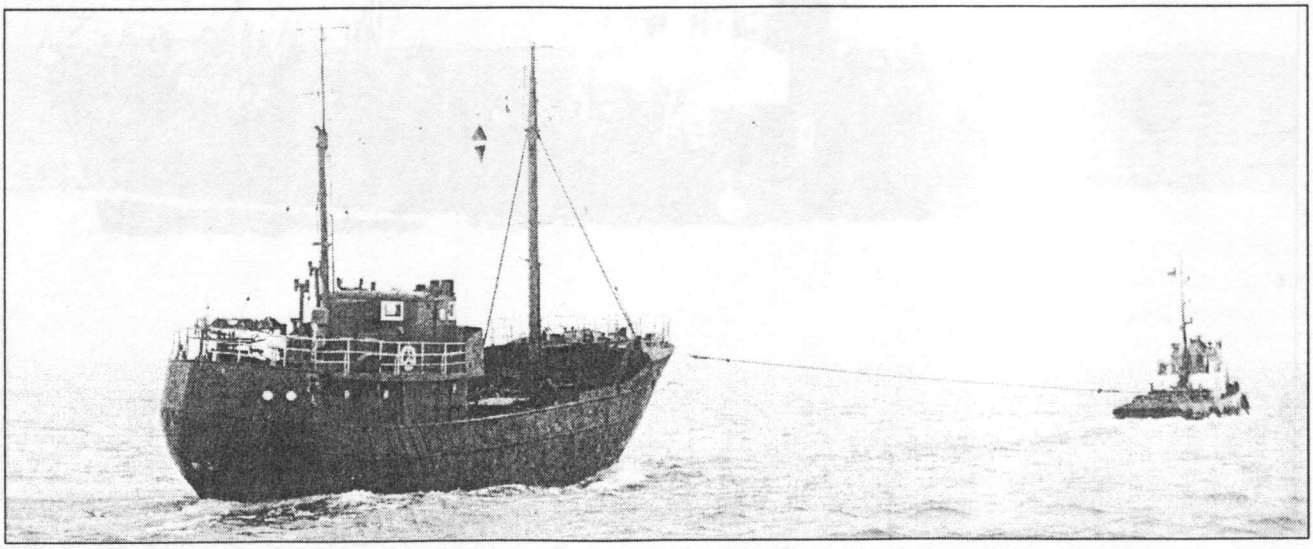




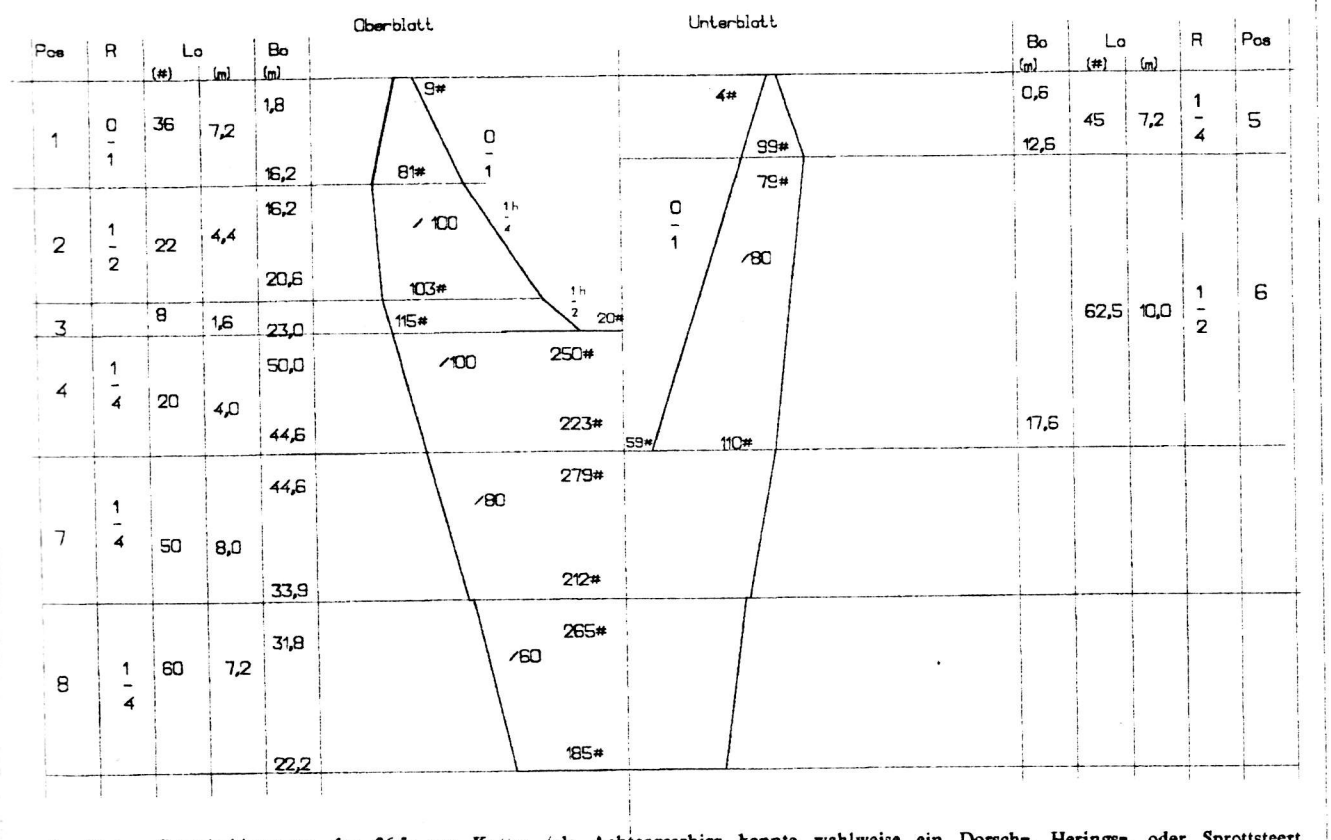
Der Peterhead-Einsatz, die ganze verfügbare 26,5 m - Kutterflotte liegt vor der schottischen Küste. Hier war für die Besatzung ausschließlich Fischverarbeitung angesagt.



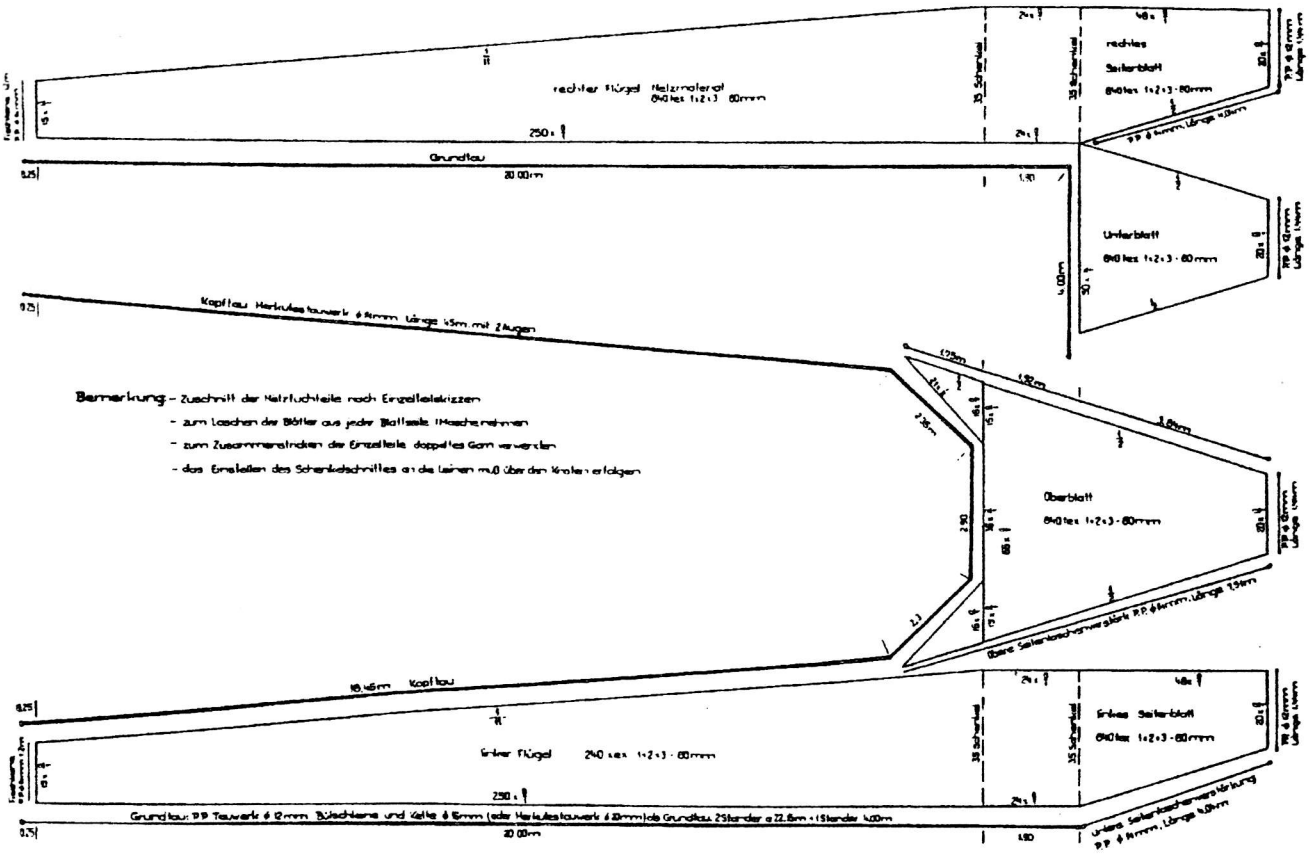
Beispiele von Seeunfällen der 26,5 m - Kutter aus vier Jahrzehnten. Diese oftmals kurios erscheinenden Zwischenfälle führten jedoch zu keinem einzigen Totalverlust.



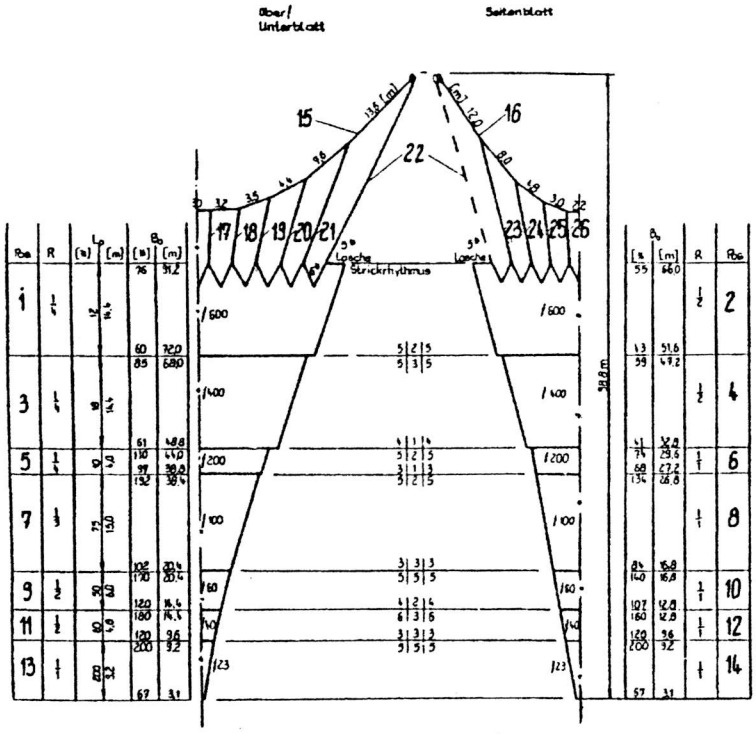
SAS 287 **„SPREE“**, der erste 26,5 m - Kutter wird 1988 verschrottet.



bewährtes Grundschleppnetz der 26,5- m- Kutter (als Achtergeschirr konnte wahlweise ein Dorsch-, Herings-, oder Sprottsteert eingesetzt werden)
Zeichnung Lorenzen

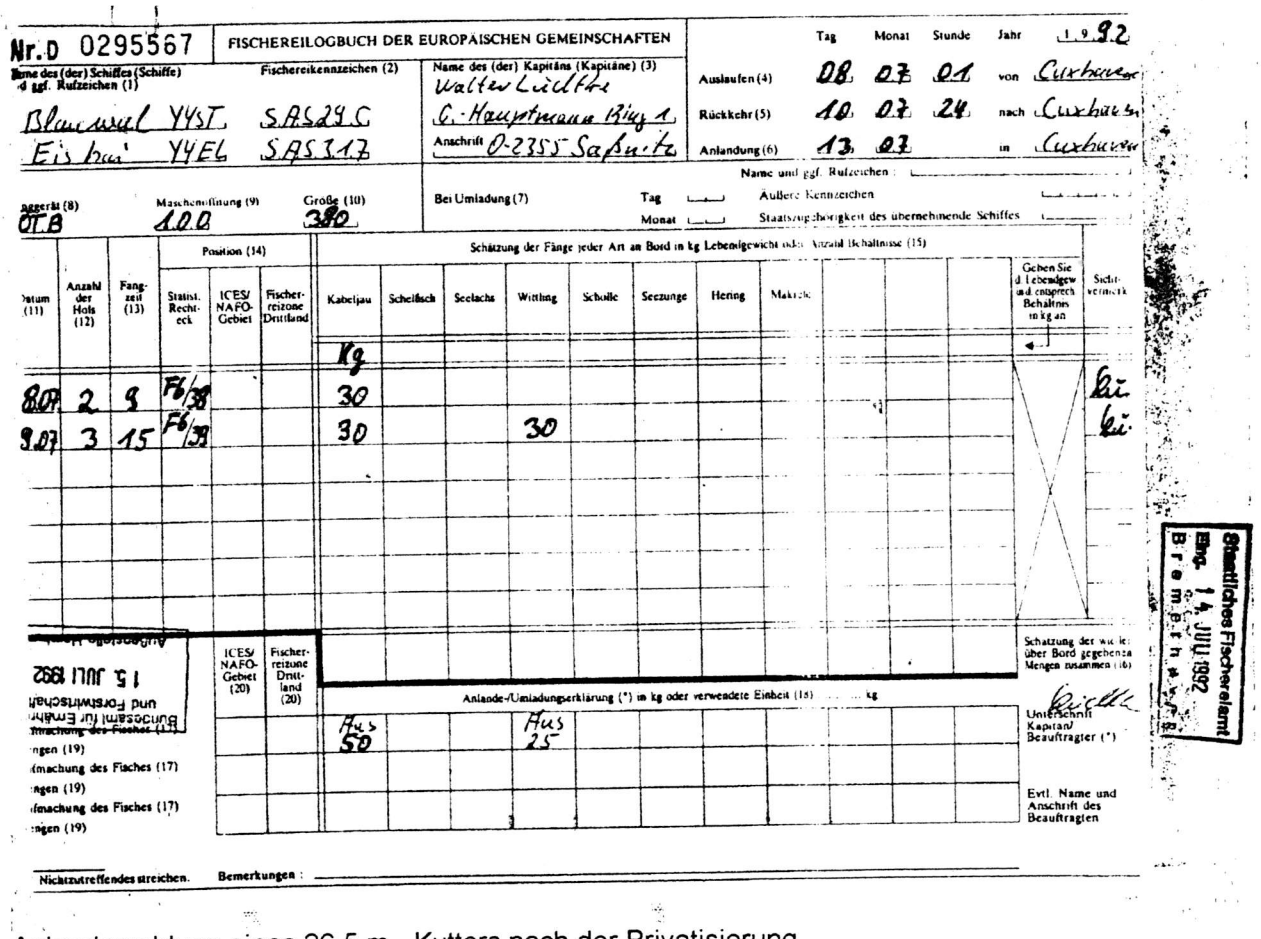


Plattfischnetz G 45/48 – 26



	Grundlaukette		Longschalig	ϕ 12 mm	18,4 m	1
26					9,0 m	4
25	Netzjager des Seitenblattes		Dederon gfl. ϕ 12 mm		9,4 m	4
24					12,8 m	4
23					20,0 m	4
22	Netzjager Lasche		Dederon gefl. ϕ 16 mm		32,0 m	4
21					20,0 m	4
20	Netzjager des Ober/ Unterblattes		Dederon gefl. ϕ 12 mm		13,6 m	4
19					10,6 m	4
18					8,6 m	4
17					8,0 m	4
16	Maulteine	S	Herkules ϕ 14 mm		57,8 m	2
15	Maulteine	o,u			67,6 m	2
14	Ring 7	S	/23 Stck. ×4×3		200	2
13	Ring 7	o,u				
12	Ring 6	S	/40 Stck. ×3×3		60	2
11	Ring 6	o,u				
10	Ring 5	S	/60 Stck. ×3×3		50	2
9	Ring 5	o,u				
8	Ring 4	S	/100 Stck. ×4×3		75	2
7	Ring 4	o,u				
6	Ring 3	S	/200 Stck. ×5×3		10	2
5	Ring 3	o,u				
4	Ring 2	S	/400 180 Stck. ×4×3		18	2
3	Ring 2	o,u				
2	Ring 1	S	/600 840 Stck. ×1×2×3		12	2
1	Ring 1	o,u				
Pos.	Benennung		Material		Fertigabmessung	Stck.

Pelagisches Jagertucknetz für 26,5-m-Kutter.



Nr. D 0295567 — FISCHEREILOGBUCH DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Name des (der) Schiffes (Schiffe) und ggf. Rufzeichen (1): Blauwal Y4ST; Eisbai Y4EL

Fischereikennzeichen (2): SAS 29 C; SAS 317

Name des (der) Kapitäns (Kapitäne) (3): Walter Lüdtke; C. Hauptmann Ring 1; Anschrift 0-2355 Saßnitz

Tag / Monat / Stunde / Jahr 1992

Auslaufen (4): 08 07 01 von Cuxhaven

Rückkehr (5): 10 07 24 nach Cuxhaven

Anlandung (6): 13 07 in Cuxhaven

Name und ggf. Rufzeichen:

Bei Umladung (7): Tag / Monat — Äußere Kennzeichen / Staatszugehörigkeit des übernehmenden Schiffes

Fanggerät (8): OTB — Maschenöffnung (9): 100 — Größe (10): 380

Schätzung der Fänge jeder Art an Bord in kg Lebendgewicht oder Anzahl Behältnisse (15)

Datum (11)	Anzahl der Hols (12)	Fangzeit (13)	Position (14): Statist. Rechteck	ICES/NAFO-Gebiet	Fischereizone Drittland	Kabeljau	Schellfisch	Seelachs	Wittling	Scholle	Seezunge	Hering	Makrele	Geben Sie d. Lebendgew. und entsprech. Behältnis in kg an	Sichtvermerk
						Kg									
8.07	2	9	F6/38			30									Lü
9.07	3	15	F6/38			30			30						Lü

Anlande-/Umladungserklärung (*) in kg oder verwendete Einheit (18) ... kg

ICES/NAFO-Gebiet (20)	Fischereizone Drittland (20)	Kabeljau	Schellfisch	Seelachs	Wittling	Scholle	Seezunge	Hering	Makrele
		Aus 50			Aus 25				

Schätzung der wieder über Bord gegebenen Mengen zusammen (16)

Unterschrift Kapitän/Beauftragter (*)

Evtl. Name und Anschrift des Beauftragten

Nichtzutreffendes streichen. Bemerkungen:

Staatliches Fischereiamt Eing. 14. JUL 1992 Bremerhaven

Anlandemeldung eines 26,5 m - Kutters nach der Privatisierung

SAS 294

Erlaubnisschein zum Fischfang in Küstengewässern

№ 001180

(gem. § 6 der Ersten Durchführungsbestimmung zum Fischereigesetz)

Erlaubnisscheingebühr: 300,— Mark

~~Der~~/Dem VEB Fischfang Saßnitz

wohnhaft in Saßnitz Kreis Rügen

wird hierdurch die Erlaubnis erteilt, den Fischfang mit folgenden Geräten auszuüben:

1 Schleppnetz

auf alle / ~~folgende Fischarten~~

und zwar in der Zeit vom 01.01. 1983 bis 31.12. 1983

In folgenden Gewässern, Gewässerteilen oder -strecken:

Gemäß Verfügung B 1/82 freigegebene Teilgebiete der TTG der DDR

Beim Fischfang dürfen ~~keine~~ Fahrzeuge verwendet werden.

Besondere Bedingungen:

Der Inhaber ist verpflichtet, den Fischfang mit den ihm freigegebenen Produktionsmitteln intensiv durchzuführen und alle von ihm gefangenen Fische an das staatliche Aufkaufsorgan zu verkaufen.

Rostock, den 01.01.83 19

(Siegel)

Amt, Oberinspektor

Hahn, Wmde. II 15 15 C 797/80 10

SAS 294

Standardlisten zur Proviantbestellung von See

Standardliste Nr. I enthält für 5 Tg. Vollproviant f. 7 Personen – Verpflegungssatz 5,80 M

Standardliste Nr. II enthält für 5 Tg. Hauptnahrungsmittel

Bei der Bestellung ist lediglich die Nr. der Standardliste bzw. Abänderungen oder Zusätze anzugeben.

Standardliste Nr. I

lfd.Nr.	Menge	ME	Artikel
1.	50,0	kg	Kartoffeln
2.	0,5	"	Erbsen
3.	7,0	"	Frischgemüse
4.	1,0	"	Zwiebeln
5.	7,0	"	Obst
6.	1,0	"	Zitronen
7.	1,0	D	Erbsen
8.	2,0	"	Bohnen
9.	1,0	"	Karotten
10.	1	P	Pfeffer
11.	1,0	kg	Salz
12.	1	P	Kaffee-Ersatz
13.	3	P	Haushaltstee
14.	2	Gl	Mayonnaise
15.	1,0	kg	Weizenmehl
16.	8	St	Roggenfeinbrot
17.	2	St	Weizenbrot
18.	1	kg	Weißzucker
19.	0,5	"	Würfelzucker
20.	2	Gl	Marmelade
21.	5	D	Kondensmilch
22.	0,5	kg	Trockenmilch
23.	3,0	"	Butter
24.	1,0	"	Fettkäse
25.	1	D	Schmalz
26.	1	Fl	Öl
27.	1,0	kg	Margarine
28.	30	St	Eier
29.	1	P	Echter Tee
30.	0,5	kg	Bauchfl.
31.	1,3	"	Kotelett
32.	1,3	"	Schinken o.Kn.
33.	1,0	"	Gulaschfleisch
34.	1,3	"	Schmorfleisch
35.	0,5	"	Speck, durchw.
36.	1,0	"	Rollschinken
37.	1,0	St	Huhn
38.	0,5	kg	Kalbsleberwurst
39.	0,5	"	Bierschinken
40.	0,5	"	Mettwurst
41.	1,0	"	Cervelatwurst

Standardliste Nr. II

lfd.Nr.	Menge	ME	Artikel
1.	50,0	kg	Kartoffeln
2.	7,0	"	Frischgemüse
3.	7,0	"	Obst
4.	8,0	"	Roggenfeinbrot
5.	2,0	"	Weizenbrot
6.	1,0	"	Fettkäse
7.	3,0	"	Butter
8.	1,0	D	Schmalz
9.	1,0	kg	Margarine
10.	30	St	Eier
11.	0,5	kg	Bauchfl.
12.	1,5	"	Kotelett
13.	1,5	"	Schinken o.K.
14.	1,5	"	Gulaschfleisch
15.	1,0	"	Rollschinken
16.	2	St	Hühnchen
17.	0,5	kg	Leberwurst
18.	1,0	"	Bierschinken
19.	0,5	"	Mettwurst
20.	1,0	"	Cervelatwurst

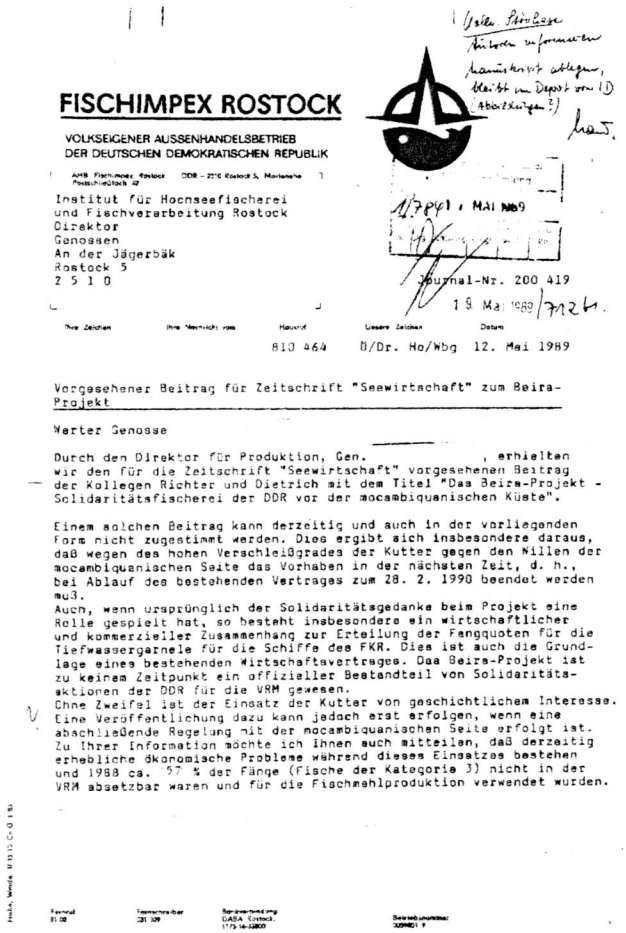
Meier
Insp. f. Versorgung

Faksimile einer sog. Standardliste zur Proviantbestellung von See

Das Beira-Projekt - 26,5-m-Kutter im „Solidaritätseinsatz“ vor der mocambiquanischen Küste - eines der größten Unternehmen in der Geschichte der deutschen Kutterfischerei

In Mocambiques zweitgrößter Stadt Beira waren die vier 26,5-m-Kutter **„ZWERGWAL“**, **„SÄGEHAI“**, **„SEEWOLF“** und **„SATTELROBBE“** gut bekannt.
Seit Oktober 1984 lieferten die Saßnitzer Seeleute frischen Fisch für die Markttische der Stadt. Die eigenen Fischereibetriebe Mocambiques konnten den Bedarf der Bevölkerung mit jener enorm wichtigen Eiweißquelle nicht abdecken.
Diese angesichts der 2795 km langen Küste fast unglaublich anmutende Tatsache war das Ergebnis einer 500 Jahre andauernden Kolonialherrschaft.
Die Entwicklung einer eigenständigen Fischwirtschaft sowie der Aufbau einer selbständig agierenden Fischereiflotte wurde jahrzehntelang bewußt verhindert.

Mit dem Ziel, angesichts der schwer beeinträchtigten Wirtschaft Mocambiques einen Beitrag zur Abdeckung der dringendsten Ernährungsbedürfnisse der Bevölkerung zu leisten, schlug die Regierung der ehemaligen DDR vor, eigene Fangfahrzeuge vor seiner Küste einzusetzen.
So lautete die offizielle Begründung des späteren Fischereieinsatzes durch die Staatsführung der ehemaligen DDR.
Tatsächlich verbarg sich hinter dem Projekt auch ein kommerzielles Interesse der DDR-Hochseefischerei. Durch den Fischereieinsatz der Kutter sollten langfristige Grundlagen für die Erteilung von Fangquoten für die Tiefwassergarnele für Fahrzeuge des ehemaligen Fischkombinates Rostock vor der mocambiquanischen Küste geschaffen werden. Die Tiefwassergarnele war neben dem Kalmar einer der Exportschlager und Devisenbringer der Fischwirtschaft der DDR. Dieser wirtschaftliche Hintergrund durfte jedoch nicht an die Öffentlichkeit gelangen. Deshalb wurde der Kuttereinsatz stets als „Solidaritätsfischerei“ in der Öffentlichkeit proklamiert.
Eine durch den Autor bereits 1989 erarbeitete Dokumentation des Projektes durfte aus diesen Gründen auf Weisung der Kombinatsleitung des ehemaligen Fischkombinates Rostock nicht veröffentlicht werden (siehe Originalschreiben).



FISCHIMPEX ROSTOCK

VOLKSEIGENER AUSSENHANDELSBETRIEB
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

AHB Fischimpex Rostock DDR – 2510 Rostock 5, Marienehe
Postschließfach 42

Institut für Hochseefischerei
und Fischverarbeitung Rostock
Direktor
Genossen
An der Jägerbäk
Rostock 5
2 5 1 0

Journal-Nr. 200 419
19. Mai 1989

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Hausruf	Unsere Zeichen	Datum
		810 464	Ü/Dr. Ho/Wbg	12. Mai 1989

Vorgesehener Beitrag für Zeitschrift "Seewirtschaft" zum Beira-Projekt

Werter Genosse

Durch den Direktor für Produktion, Gen. , erhielten wir den für die Zeitschrift "Seewirtschaft" vorgesehenen Beitrag der Kollegen Richter und Dietrich mit dem Titel "Das Beira-Projekt - Solidaritätsfischerei der DDR vor der mocambiquanischen Küste".

Einem solchen Beitrag kann derzeitig und auch in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden. Dies ergibt sich insbesondere daraus, daß wegen des hohen Verschleißgrades der Kutter gegen den Willen der mocambiquanischen Seite das Vorhaben in der nächsten Zeit, d. h., bei Ablauf des bestehenden Vertrages zum 28. 2. 1990 beendet werden muß.
Auch, wenn ursprünglich der Solidaritätsgedanke beim Projekt eine Rolle gespielt hat, so besteht insbesondere ein wirtschaftlicher und kommerzieller Zusammenhang zur Erteilung der Fangquoten für die Tiefwassergarnele für die Schiffe des FKR. Dies ist auch die Grundlage eines bestehenden Wirtschaftsvertrages. Das Beira-Projekt ist zu keinem Zeitpunkt ein offizieller Bestandteil von Solidaritätsaktionen der DDR für die VRM gewesen.
Ohne Zweifel ist der Einsatz der Kutter von geschichtlichem Interesse. Eine Veröffentlichung dazu kann jedoch erst erfolgen, wenn eine abschließende Regelung mit der mocambiquanischen Seite erfolgt ist.
Zu Ihrer Information möchte ich Ihnen auch mitteilen, daß derzeitig erhebliche ökonomische Probleme während dieses Einsatzes bestehen und 1988 ca. 57 % der Fänge (Fische der Kategorie 3) nicht in der VRM absetzbar waren und für die Fischmehlproduktion verwendet wurden.

- 2 -

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Gegebenheiten kann derzeitig einer Veröffentlichung nicht zugestimmt werden.
Den Entwurf des Artikels erhalten Sie anliegend zurück.

Mit sozialistischem Gruß

Stellv. Generaldirektor
Planung und Ökonomie

Anlage

Nachfolgend wird neben einführenden Erläuterungen zur Fischerei Mocambiques und der Sofala-Bank der Einsatz der Saßnitzer Fischer in den 8400 sm entfernten mocambiquanischen Gewässern beschrieben.

Das Fischereiwesen Mocambiques

Die staatliche Leitung der Fischerei in Mocambique oblag in den 80er Jahren dem Secretaria de Estado das Pescas (Staatssekretariat für Fischereiwesen).
Eine Direktion war für die Küsten-, eine andere für die Hochseefischerei zuständig.
Einzige nationale staatliche Firma der Hochseefischerei war EMOPESCA mit Standorten in Beira, Quelimane und Angoche.

Des weiteren existierten drei gemischte Gesellschaften

MOSOPESCA	-Mocambique/UdSSR
PESCAMAR	-Mocambique/Spanien
EFRIPEL	-Mocambique/Japan

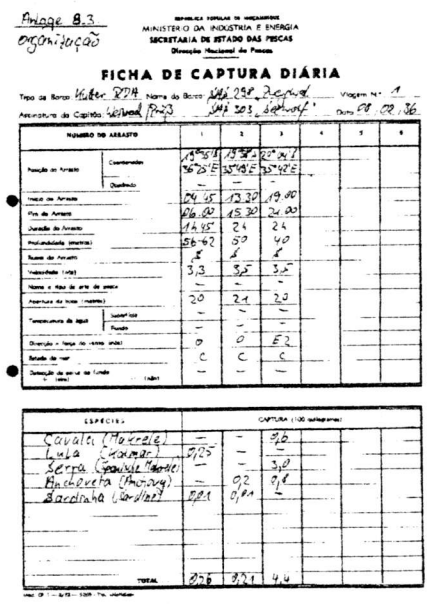
Vorrangig wurden durch diese Gesellschaften die Flachwassergarnelenbestände befischt. Es bestanden dabei jedoch auch Vorschriften zur Anlandung eines Teiles des Beifanges. Für den gezielten Fischfang wurden z.B. 1983 von insgesamt 21 Fahrzeugen nur ein Fahrzeug von PESCAMAR und 4 Trawler von MOSOPESCA eingesetzt.

Nach Erklärung einer nationalen Wirtschaftszone wurde 1976 durch Mocambique zusätzlich ein Lizenzprogramm für ausländische Fahrzeuge erarbeitet. Im Rahmen dieses Programms betrieben z. B. Spanien, die UdSSR und die DDR dort Lizenzfischerei auf Tiefengarnele. In der mocambiquanischen Fischerei wurden in den Jahren 1979 -1984 folgende Fangmengen angelandet (Angaben in kt):

Tabelle 1: Fangmengen der mocambiquanischen Fischerei

Fangobjekte	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Süßwasserfische	5	5	5	5	5	5
marine Fische	20	18	25	25	28	28
Garnelen	5	12	11	9	9	9
gesamt	**30**	**35**	**42**	**40**	**42**	**42**

Im Vergleich dazu betrugen 1984 die Gesamtfänge Tansanias 262,8 kt (davon allerdings 88% Süßwasserfische; 3,6% marine Arten), Kenias 89,9 kt (93% Süßwasserfische; 3,6 marine Arten) und Somalias 15,5 kt (13,4% marine Fische).
Die Fänge der handwerklichen und der traditionellen Fischerei gehen in diese Statistik jedoch nicht ein.



Anlage 8.3
organização

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E ENERGIA
SECRETARIA DE ESTADO DAS PESCAS
Direcção Nacional de Pescas

FICHA DE CAPTURA DIÁRIA

Tipo de Barco Walter RDA Nome do Barco MN 098 Rapid Viagem N.º 1
Assinatura do Capitão Wolfram Pfaff MN 203 Seehund Data 08/07/86

NÚMERO DO ARRASTO	1	2	3	4	5	6
Posição do Arrasto — Coordenada	19°51'S	19°58'S	20°04'S			
	36°25'E	35°49'E	35°42'E			
— Quadrado	—	—	—			
Hora do Arrasto	06.45	13.30	19.00			
Fim do Arrasto	06.00	15.30	24.00			
Duração do Arrasto	11.45	2.4	24			
Profundidade (metros)	56-62	50	40			
Rumo do Arrasto	E	E	E			
Velocidade (nós)	3,3	3,5	3,5			
Nome e tipo da arte de pesca	—	—	—			
Abertura da boca (metros)	20	21	20			
Temperatura da água — Superfície	—	—	—			
— Fundo	—	—	—			
Direcção e força do vento (nós)	0	0	E2			
Estado do mar	C	C	C			
Profundidade do mar no fundo (metros)	—	—	—			

ESPÉCIES	CAPTURA (100 kilogramas)					
Cavala (Makrele)	—	—	9,6			
Lula (Calmar)	9,25	—	—			
Serra (Spanische Makrele)	—	—	3,0			
Machoeta (Meerag)	—	0,2	0,4			
Bacalhau (Kabeljau)	0,1	0,1	—			
TOTAL	9,35	9,21	4,4			

In Mocambique kamen und kommen auch heute noch sehr ursprüngliche Fahrzeuge zum Einsatz. In der Bucht von Maputo sind es die sogenannten „chitatarros", die aus Blattstreifen von Palmen gefertigt werden. Diese Fahrzeuge sind 3,8-5,3 m lang und meistens mit einem Lateinersegel von ca. 2,5 m² Segelfläche ausgerüstet. Typisch für den Raum Beira ist dagegen der „calaua", ein Einbaum, der aus einem Stamm von mehr als 80 cm Durchmesser hergestellt und bis zu 4 m lang ist.
Mit diesen primitiven Booten wird die Strandwadenfischerei betrieben. Den Fang trocknet man nach der Anlandung am Ufer.

Abbildung links: Anlandemeldung in Beira

Die Nutzung des Fisches erfolgt fast ausschließlich im Rahmen der Subsistenzwirtschaft, nur ein sehr geringer Anteil gelangt zum Verkauf auf öffentliche Märkte.

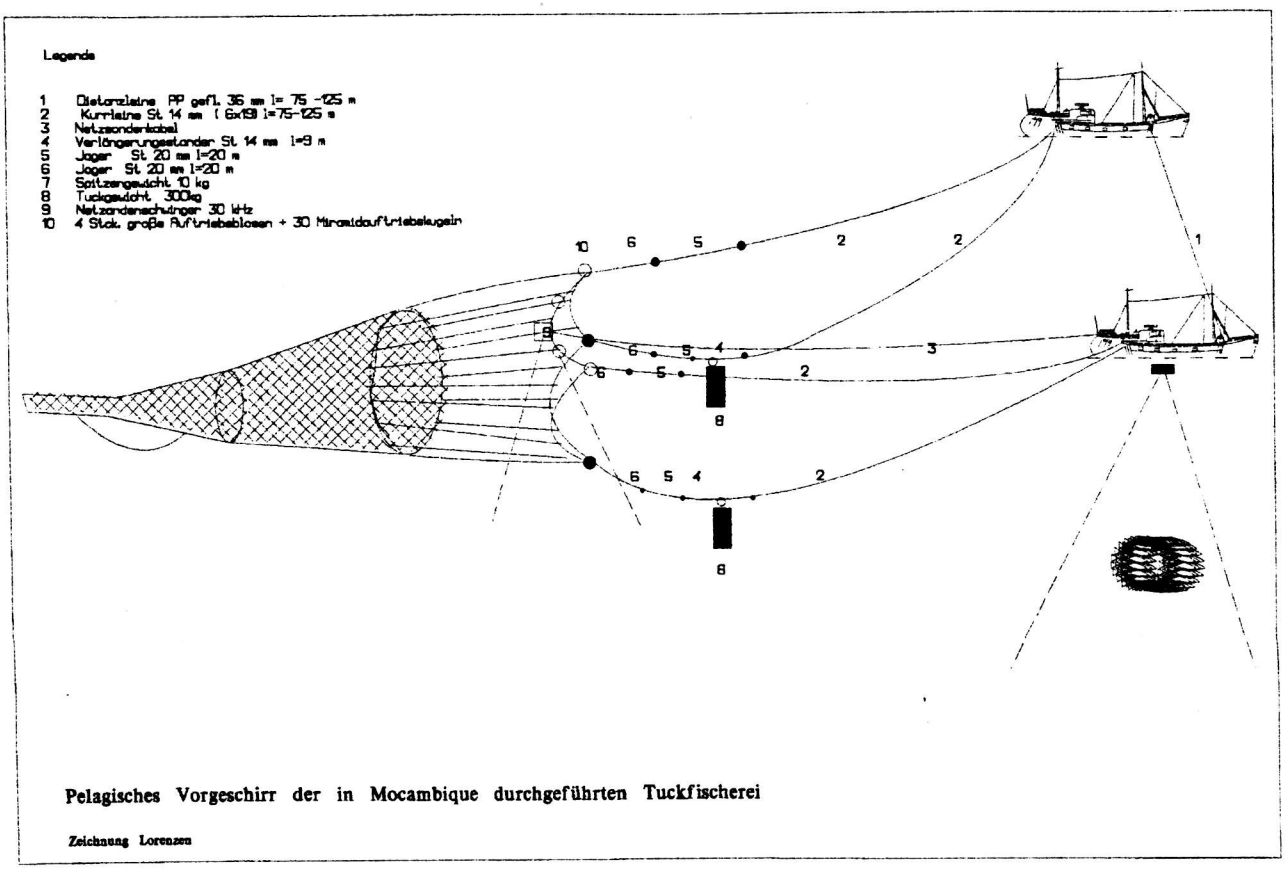
Fanganalyse des mit dem Grundtrawl RG 34/42-42 und dem pelagischem Netz PJ 68/57-98 gefangenen Fisch

Sortierung Klasse	Grundtrawl (j/n) %	Pelagial traw (J/n) %	max Länge mm	durchschn. Länge mm	Bezeichnung deutsch	englisch	wissenschaftlich	mocambiquanisch
2a	j 1	j 7,6	30	22	indische Makrele	Indian mackerel	Rasttrelliger kanagurta	cavala
-	n	j < 1		8				
-	n	j < 1		6				
-	n	j < 1		4				
1a	n	j 9	180	70	Königs o. Spanische Makrele	King mackerel	Scomberamorus commerson	Serra
1a	n	j < 1	100	50	Kleiner Thun	Eastern little tuna	Euthynnus affinis	Atum
3a	j < 1	n		39	Wolfshering			
1a	j 1	n	150	24	Barakuda	Barracuda	Sphyraena jello	Bicuda
3a	j 10	n	60	17	Schnapper	Snapper	Lutjanus gibbus	Pargo
3a	j 5	n	50	18	Eidechsenfisch	Lizard fish	Saurida undo quamis	Banana
-	n	j 81,3	8	8	Sardelle	Anchovy	Sulephorus buccaneeri	Anchovetta
3a	j 10	j <1	20	10	Sardine	Sardine	Dusumieria elopsoides	Sardinha
3a	j 10	j <1	18,5	12	Sardinella	Sardinella	Sardinella gibboa	Sardinha
2a	n	j <1		12	Makrele			
3a	j 10	j 1,7		11	Kalmar	Squid		Lulu
-				8,5				
3a	j <1	j 5	300	95	Dornhai	Shark	Carcharhinus melaniplerus	Tubarao
-	n	j <1		17	Glasaal			
-	n	j <1		4,5	Anchovibrut		Stolephorus baccaneeri	Anchoveta miudo-
3a	j 10	n	20	16	Anchovi	Anchovy Malabar try	Thryssa vitirostris	Ocar
3a	j 5	n		23	Meerwels	Sealertfish	Arius sp.	Bagre
2a	j 3	n	75	33	Butterfisch	Black pomfret	Apolectus niger	Manteiga
2a	j 3	n	90	22	Adlerfisch	Tiger-Toth croaker	Otolithes ruber	Corvina
3a	j 10	n		11	Ponyfisch			
-	j 1	n		18	Garnele	Shrimp		Camerao
1a	n	j <1	80	60	Königsmakrele	Queensfish	Scomberoides lisan	Machope
1a	n	j <1		460	Schwertfisch			
3a	j 1	n		50	Stechrochen	Stingray	Dasyatis spp.	Raia

Vorbereitung des Einsatzes der 26,5-m-Kutter vor der Küste Mocambiques

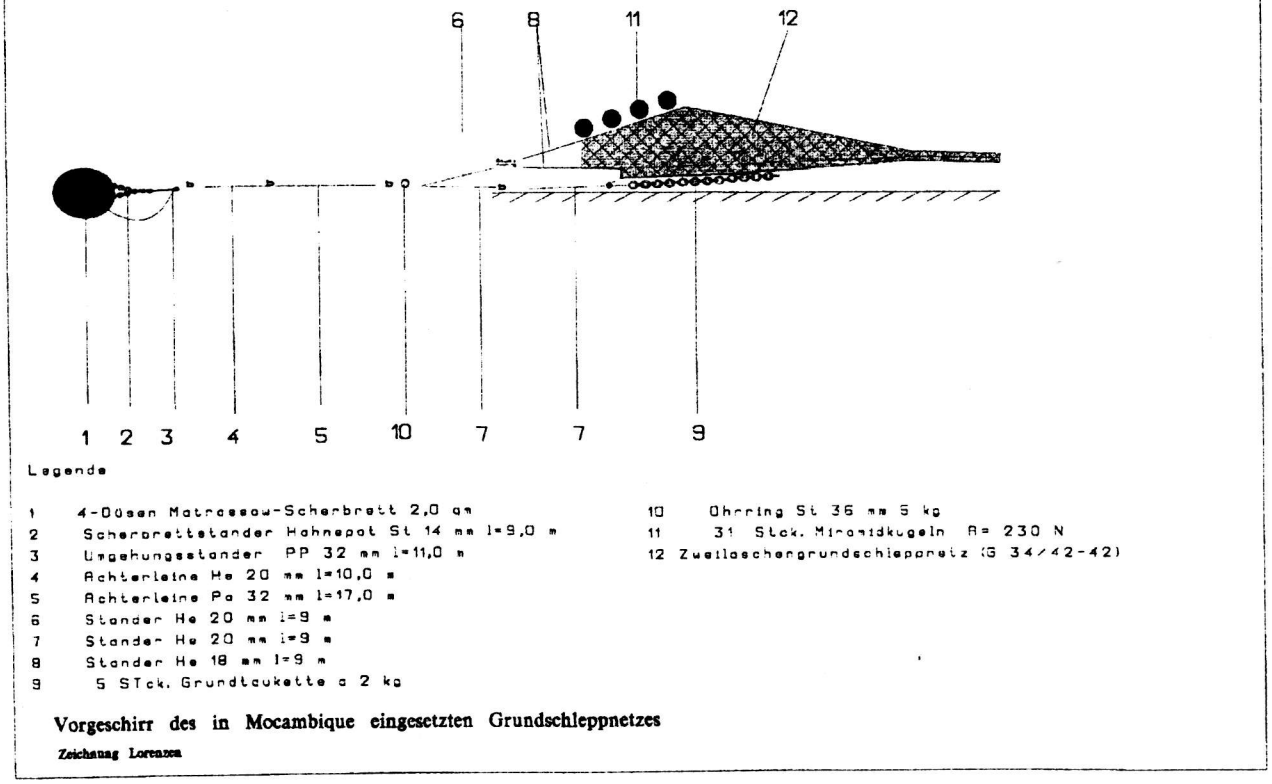
Erste Gespräche zur Vorbereitung des Fischereiprojektes wurden zwischen der DDR-Seite und verantwortlichen Vertretern des Staatssekretariats für Fischereiwesen Mocambiques und dem Fischereiforschungsinstitut in Maputo Anfang September 1983 geführt.
Basis der Unterredungen waren Bestandsuntersuchungen des FFS **„ERNST HAECKEL"** des Instituts für Hochseefischerei und Fischverarbeitung Rostock Marienehe, die bereits 1979 gemeinsam mit mocambiquanischen Wissenschaftlern des Forschungszentrums der Nationaldirektion für Fischerei in Maputo sowie an diesem Institut arbeitenden sowjetischen Forschern durchgeführt wurde.
Begleitendes Material für die Projektierung waren darüber hinaus Ergebnisse von Forschungseinsätzen des norwegischen Forschungsschiffes **„PROF. FR. NANSEN"**, sowie eingeholte Informationen, der bereits in diesem Gebiet arbeitenden Fangschiffe vom Typ „SU-Tropik", wie z.B. Berichte des Kapitäns des SU-Trawlers **„KOREIS"** und des Saßnitzer Frosttrawlers **„MALANGEN"**.
Man vereinbarte zunächst die Schaffung theoretischer Grundlagen. Basierend auf den vorgenannten Forschungs- und Fangergebnisse zur Sofala-Bank und der Teilnahme eines Nautikers sowie eines Biologen aus der DDR an einer Fangreise des Trawlers **„MONSEOR"** der Gesellschaft PESCAMAR (zum Studium der Fangplatzbedingungen für Fischereifahrzeuge kleiner und mittlerer Typen) wurden Entscheidungshilfen erarbeitet. Sie führten schließlich zu einer ökonomischen Kalkulation unter Zugrundelegung der zu erwartenden Fänge und der anfallenden Kosten verschiedener Schiffsklassen. Die Arbeiten zeigten, daß die 26,5-m-Kutter des ehemaligen Fischfang Saßnitz in der Region Sofala-Bank durchaus rentabel arbeiten können.

Daraufhin wurde dann zwischen der VR Mocambique und der DDR die „Solidaritätsfischerei" vertraglich fixiert. Die bis zur Aufnahme der Fischerei durch die 26,5- m-Kutter zu lösenden Probleme waren sehr vielschichtig. Unabdingbar zur Absicherung der Fangaktivitäten war die Errichtung einer Fischereivertretung in Beira. Es mußten Aufgaben bewältigt werden wie die Bereitstellung von Ersatzteilen, Dieselkraftstoff und Eis für die Kutter, die Versorgung mit Proviant und Fischereimaterial sowie die Schaffung der entsprechenden Lagermöglichkeiten, das Finden und Einrichten von Wohnraum an Land, Bereitstellung von Fahrzeugen u.v.a. Außer einer Eisfabrik mit geringer Tageskapazität bestanden am zukünftigen Einsatzort keine weiteren landseitigen Voraussetzungen.
Neben deren Schaffung bestand eine weitere Aufgabe darin, die 26,5-m-Kutter für den Einsatz unter tropischen Bedingungen vorzubereiten sowie die Auswahl und Schulung des Land- und Seepersonals.



Pelagisches Vorgeschirr der in Mocambique durchgeführten Tuckfischerei

Zeichnung Lorenzen



Vorgeschirr des in Mocambique eingesetzten Grundschleppnetzes

Zeichnung Lorenzen

Das Beira-Projekt sah vor, die Fischerei auf der Sofala-Bank zunächst mit zwei Kuttern aufzunehmen. Es sollten in der ersten Phase die Fangplatzkenntnisse vervollkommnet, die einzusetzende Fangtechnik optimiert und die Landanlagen fertiggestellt werden, so daß später die Möglichkeiten gegeben sein würden, mit insgesamt 4 Fangeinheiten die Fischerei dort zu betreiben.
Im März 1984 begann der Umbau des ersten der zwei Kutter. Dies waren SAS 298 **„ZWERGWAL"** und SAS 318 **„SÄGEHAI"**. Die technischen Parameter wurden vor dem Umbau wie folgt angegeben:

Länge:	26,5 m
Breite:	6,7 m
Tiefgang leer:	1,9 m vorn, 3,8 m hinten
voll:	3,2 m vorn, 4,0 m hinten
Bunkerkapazität:	DK - 24 t
	Öl - 900 l
	Wasser - 5 t
Tagesverbrauch:	DK - 1 t
Autonomie:	24 Tage
Bunkerkapazität + Eis:	17 t wenn Raum voller Kisten und ohne Proviant
Fisch- Eis Ladekapazität:	17 t (bei 20 kg Einwaage /Kiste)
	25,5 t (bei 30 kg Einwaage/Kiste)
Fischhaltbarkeit:	nach 4-5 Tagen noch gute Qualität
Kojenanzahl:	gesamt 8; 1 Viermannkammer
	2 Zweimannkammern
Navigationseinrichtung:	1 Seitenbandsensor
	1 Fluidkompaß
	1 Radar
	UKW 0-78 Kanäle
	vertikaler Echograph und Sonde

Die Umrüstungs- und Modernisierungsarbeiten bestanden vor allem darin, die Arbeits- und Lebensbedingung an Bord den tropischen Bedingungen im vorgesehenen Einsatzgebiet anzupassen.
Neben den Umbauarbeiten zur Anpassung an die klimatischen Bedingungen wurde ein zusätzlicher Storeraum durch den Umbau des Backbordseitenganges geschaffen und auf zwei Kuttern ein Gasraum für die Lagerung von Sauerstoff und Azethylenflaschen für Schweißarbeiten eingerichtet.

Auch äußerlich heben sich die sogenannten „Mocambiquekutter" von der übrigen 26,5-m- Kutterflotte der Saßnitzer Fischer ab. Der sonst übliche schwarze Rumpfanstrich wurde durch einen grünen ersetzt.
Die Aufbauten wurden weiß gestrichen. Die Umbauarbeiten erfolgten in der polnischen Werft in Swinoujscie und durch die eigenen Werkstätten des ehemaligen Fischfang Saßnitz.

Wichtige Voraussetzung für einen Einsatz in tropischen Seegebieten war die Klimatisierung der Kammern und Aufenthaltsräume. Dazu wurden die Kutter mit Klimatruhen und Drehstromumformern zum Betreiben dieser ausgerüstet. Während auf den ersten beiden Kuttern nur die Viermannkammer klimatisiert wurde, wurden beim späteren Umbau der zwei weiteren Kutter auch die 2 Zweimannkammern mit einbezogen.
Zusätzlich wurden alle Kutter mit Tiefkühlschränken ausgerüstet und Duschmöglichkeiten an Deck geschaffen.
Weiterhin machte sich die Belüftung des Maschinenraumes notwendig. Dazu wurden je Kutter zwei aktiv arbeitende Axiallüfter zum Frischlufteinpusten sowie ein Abzug aus den Maschinenraum installiert.
Die Hauptmaschine wurde auf indirekte Kühlung umgestellt und Muschelfänger im Kühlwassersystem eingesetzt.
Die Lukendeckel erhielten zusätzliche Isoliermatten und jedes Schiff wurde mit einem Sonnensegel ausgerüstet.

Beschreibung des Einsatzgebietes der 26,5-m-Kutter
Natürliche Bedingungen

Die Sofala-Bank vor der Küste Mocambiques (von 16° -21° Süd) nimmt an der ostafrikanischen Küste eine gewisse Sonderstellung ein.
Als Fanggebiet hat sie, zumindest potentiell, eine überragende Bedeutung für die Fischerei dieses Landes.

Auch wenn sich der Operationsradius der 26,5-m-Kutter nicht auf das ganze Seegebiet erstreckt, sollen hier vorzufindende Bedingungen zunächst näher erläutert werden.
In der Bucht von Sofala vor Beira ist der Schelf mit mehr als 70 sm am breitesten.
Auf der geografischen Breite der Zambesi-Mündung sind es ca. 50 sm, vor Quelimane etwa 30 sm.
Bis in die äußeren Bereiche (Tiefe dort um 50 m) ist der Schelf flach geneigt. Die 30-m- Isobathe befindet sich vor Beira in etwa 5o sm von der Küste. Der Kontinentalabhang beginnt bei 80-120 m Tiefe.
Für die Schleppnetzfischerei bestehen deshalb gute Bedingungen. Behinderungen bilden lediglich Felsen- und Korallenfelder in einigen Regionen und starke Bodenwellen im Süden des Gebietes.
Das Stromsystem auf der Sofala-Bank wird durch die Überlagerung von drei Komponenten gebildet: den Mocambique-Strom, in der Bucht von Sofala nach Norden bzw. Nordosten gerichtete küstennahe Meeresströmungen sowie den Gezeitenstrom.
Letzterer hat einen starken Einfluß. An der mocambiquanischen Küste werden obere Werte der Gezeitenamplituden von 3,5 m im Süden und 4,2 m im Norden gemessen. Im Raum Beira beträgt der maximale Tidenhub sogar 7 m.
Einen Schlüsselfaktor für das marine Milieu und seine Veränderlichkeit im Jahresverlauf bildet natürlicherweise das Klima. Auf der Sofala-Bank, im Bereich der geografischen Breite der Zambesi-Mündung, befindet sich die Grenze zwischen zwei die meteorologischen Verhältnisse der mocambiquanischen Küste prägenden klimatischen Systeme. Der Norden unterliegt dem Einfluß des Ostafrikanischen Monsumsystems mit Nordostwinden während des Südsommers und Südwestwinden im Südwinter. Das Klima in Süd- und Zentralmocambique ist gekennzeichnet durch die Passage von Tiefdruckgebieten der Südostpassatzone. Besonders im Sommer wird eine hohe Sturmhäufigkeit beobachtet. 60 und mehr Sturmtage im Jahr sind keine Seltenheit und beeinträchtigen die Fischerei.

Fischfauna auf der Sofala-Bank

Im Gegensatz zu Gewässern gemäßigter und kalter Zonen mit vergleichsweise geringer Anzahl verschiedener Vertreter der Ichthyofauna, jedoch großer Biomasse dieser Arten, ist für die tropische und subtropische Seegebiete eine Vielfalt der Formen bei meist geringen Potentialen einzelner systematischer Gruppe kennzeichnend.
Im Rahmen der Forschungsarbeiten des FFS **„ERNST HAECKEL“** des Institutes für Hochseefischerei und Fischverarbeitung Rostock-Marienehe auf der Sofala-Bank wurden 341 Fischarten unterschieden. Es handelt sich um 288 Grundfischarten (aus 110 Familien), 45 pelagische (im Freiwasser lebende) Arten (aus acht Familien und acht mesopelagische Arten (aus fünf Familien).

In Küstennähe und im Einfluß der Flußmündungen dominiert deutlich eine Art der Familie Clupeidae (Heringe). Diese Fische sind auch das wesentliche Fangobjekt der handwerklichen Fischerei dieser Region.
Gegenstand der Fänge von Fahrzeugen der Industriefischerei sind die pelagischen Carangidae (Stachelmakrelen - in Deutschland u.a. als „Schildmakrelen“ bekannte Gattungen) und Scombridae (Makrelen) sowie am Grunde Synodontiade (Eidechsenfische) und Trichiuridae (Haarschwänze). Auch Haie sind hier häufig anzutreffen.

Auf Grund des technologisch bedingten Aktionsradius der 26,5-m-Kutter wurden in durchschnittlich 15 m Wassertiefe vorrangig folgende Arten - jedoch in der Mehrheit kleine Individuen - gefangen:

pelagische Fische
Carangidae (Stachelmakrelen)
Clupeidae (Heringe)
Engraulidae (Sardellen)

Grundfische
Sciaendae (Adler- und Umberfische)
Haemulidae (Grunzfische)
Mullidae (Meerbarben)

Generell unterliegt die Verbreitung der Fischfauna auf der Sofala-Bank regional deutlichen Schwankungen, die bereits auf relativ dicht beieinanderliegenden Fangplätzen feststellbar sind.
(siehe auch tabellarische Aufschlüsselung einer Fanganalyse mit Grund- und pelagischen Schleppnetzen).

Die Überfahrt der Kutter und die Anfänge der Fischerei

Die ersten beiden Kutter SAS 318 **„SÄGEHAI"** und SAS 298 **„ZWERGWAL"** verließen am 20. August 1984 den Heimathafen Saßnitz mit dem Fernziel Beira.
Der Weg führte die Kutter durch die Ost- und Nordsee zuerst nach den Niederlanden. Dort wurde ein Kutter noch zusätzlich mit einem Satellitennavigationsgerät ausgerüstet. Die Reise wurde anschließend mit Kurs westafrikanische Küste fortgesetzt. An der westafrikanischen Küste erfolgte vor Mauretanien und ein weiteres Mal vor Namibia die Versorgung der Kutter mit Dieselkraftstoff, Wasser und Proviant durch die dort arbeitende Rostocker Fischereiflotte.
Nach Umrundung des berüchtigten „Kap der guten Hoffnung" wurden in Maputo nochmals die Vorräte ergänzt, ehe dann am 23. Oktober 1984 nach 63 Tagen Reisezeit beide Kutter im Hafen von Beira festmachten. Eine 8400 Seemeilen lange kraftraubende Reise lag hinter den Besatzungen.
In Zusammenarbeit mit der inzwischen in Beira eingetroffenen achtköpfigen Landbesatzung wurden die Kutter entladen und neu versorgt, so daß SAS318 bereits am 24.10.1984 zum ersten Fang auslaufen konnte. Am nächsten Tag den 25.10. 1984 wurde der Fangplatz erreicht, und die Besatzung des Kutters **„SÄGEHAI"** fierte zum ersten Mal das Netz weg - ein historisches Datum im Fischereiprojekt Beira.

Die Fischerei gestaltete sich anfangs sehr schwierig. Die ersten Anlandungen der beiden Kutter erbrachten nur etwa 5,6 t Fisch. Gegenüber den Prognosedaten einer möglichen Entnahmemenge ein sehr mageres Ergebnis. Es zeigte sich, daß die Sofala-Bank ohne ausreichende Fangplatzkenntnisse nur schwer befischbar war. Zerissene Netze und wenig Fisch waren nicht nur einmal an der Tagesordnung. Zum Einsatz kamen in der Anfangsphase ausschließlich Grundschleppnetze, welche in Saßnitz entwickelt worden waren, (siehe auch Netz- und Vorgeschirrzeichnungen).

Nach notwendiger „Einarbeitungszeit" und Erkundung geeigneter Schleppstriche in 2,5- 3 sm Küstenabstand (siehe auch Karte Sofala-Bank) konnte eine kontinuierliche Steigerung der Fänge erreicht werden. Der durchschnittliche Tagesfang eines Kutters stieg dann bald auf 6 t innerhalb von 2 Fischereitagen pro Kutter.

Nach Fertigstellung der Landanlagen durch die Landbesatzung waren 1985 die Voraussetzungen gegeben, die weiteren 2 Kutter vor Beira einzusetzen. Nach Umbau von SAS 303 **„SEEWOLF"** und SAS 305 **„SATTELROBBE"** liefen diese Kutter im Juli 1985 von Saßnitz ab und trafen Anfang September in Beira ein.
Somit standen seit September 1985 vier Kutter aus dem ehemaligem Fischfang Saßnitz im ständigen Fangeinsatz im Sofala-Bank- Gebiet mit dem Ziel, die Hafenstadt Beira und deren Umgebung kontinuierlich mit Frischfisch zu versorgen.

Geführt wurden die Kutter u.a. durch folgende Kapitäne:

SAS 298 **„ZWERGWAL"**	Kapt. Weinreich
SAS 303 **„SEEWOLF"**	Kapt. Pries später Kapt. Masch
SAS 305 **„SATTELROBBE"**	Kapt.Nietsche später Kapt. Gerike
SAS 318 **„SÄGEHAI"**	Kapt. Kruse

Beschreibung des Fangeinsatzes

Mit Aufnahme der Fischerei durch die vier Kutter waren ab 1985 ständig 6 Besatzungen in Beira stationiert, wobei jeweils 2 Besatzungen an Land arbeiteten. Das Land- und Seepersonal wurde aufgrund der komplizierten Arbeits - und Lebensbedingungen wöchentlich getauscht, so daß sich für jedes Besatzungsmitglied während eines Törns ein etwa zweimonatiger Bord- und einmonatiger Landeinsatz ergab.
Dieser ständige Wechsel hat sich aber auf die Dauer nicht bewährt. Deshalb wurde ab September 1987 ständiges Landpersonal in Beira stationiert. Deren Einsatzzeit betrug jeweils rund drei Monate, während die Schiffsbesatzungen jeweils 60 Arbeitstage in Mocambique arbeiteten.
Neben den 40 ständig in Beira-Projekt beschäftigten DDR-Bürgern wurde das Landteam durch 16 mocambiquanische Arbeitskräfte unterstützt.
Außerdem sah ein langfristiges Programm vor, die Kutter auch teilweise durch mocambiquanische Fischer besetzen zu lassen.

Die hierzu in der DDR ausgebildeten Mocambiquaner erwarben das Schiffsführerpatent D2 und absolvierten ein Praktikum auf den 26,5-m-Kuttern, um später als Nautische Offiziere in den See-Einsatz gehen zu können.

Allen im Beira-Projekt eingesetzten Mitarbeitern des ehemaligen Fischfang Saßnitz wurde bei der Erfüllung des „Solidaritätauftrages" täglich das Äußerste abverlangt. Dazu zählte nicht nur die Meisterung der extremen klimatischen Verhältnisse, sondern auch die äußerst schwierige landseitige Absicherung des See-Einsatzes der Kutter.

Der Hafendurchlauf wurde so organisiert, daß jeden Tag einer der Kutter in Beira seinen Fang löschte und neu mit Dieselkraftstoff, Wasser, Eis und Proviant versorgt wurde, um dann am nächsten Tag erneut zum Fang auszulaufen.
Selbst das Be- und Entladen war in Beira recht problematisch. Mit bordeigenen Mitteln mußten bei diesen Arbeiten - durch den Tidenhub bedingt- Höhenunterschiede von 6-7 m zur Kaikante überwunden werden.
Die Fischer erreichten dann nur über selbstgefertigte Leitern ihr Schiff bzw. die Pier, sicherlich auch ein Novum in der deutschen Kutterfischerei.
Neben den erschwerten Arbeitsbedingungen durch den Tidenhub hat dieser auch äußerlich unverkennbar seine „Eindrücke" in den Schiffskörpern der Kutter hinterlassen.
Besonders kompliziert war die konstante Versorgung der Kutter mit Eis zur Frischhaltung der gefangenen Rohware. Die instabile Strom- und Wasserversorgung erschwerte die Herstellung der täglich benötigten 2 LKW-Ladungen Scherbeneis.

Für die Saßnitzer Fischer auch ungewohnt waren die unter den Tropenbedingungen besonders erforderlichen Werterhaltungsmaßnahmen. Mindestens einmal wöchentlich mußten alle beweglichen Teile der Anlagen und Aggregate gründlich konserviert werden. Hervorzuheben ist, daß alle anfallenden Reparaturen durch die Besatzungen selbst ohne landseitige Hilfe durchgeführt wurden. Die erforderlichen Klassereparaturen der Kutter erfolgten in Maputo und Beira mit Unterstützung mocambiquanischer Arbeitskräfte.
Trotz aller Schwierigkeiten erfüllten die Saßnitzer Fischer den ihnen gestellten Solidaritätsauftrag.

Wurden im Jahr 1984 mit 2 Kuttern 236 t Fisch angelandet, so steigerte sich das Fangergebnis mit 4 Kuttern 1986 bereits auf 2228 t. Erwähnenswert ist hierbei auch, daß zur Fangsteigerung neben den normalen Fangbetrieb durch die Besatzungen auch Angeln ausgeworfen wurden. Der mit Handangeln erzielte „Beifang" einer Besatzung während einer 4-Tagereise betrug immerhin bis zu 1,5 t Fisch.
Doch damit gaben sich die Fischer nicht zufrieden. Mit Unterstützung des Saßnitzer Heimatbetriebes und Fangtechnikern aus Rostock wurden technische und betriebswirtschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Einsatzdauer der Fangeinheiten zu verlängern sowie verbesserte, dem Fangplatz immer besser angepaßte Fanggeräte, einzusetzen. Ein wichtiges zu lösendes Problem war auch die begrenzte Kühlmöglichkeit des Fisches mittels Scherbeneis die beim Einsatz effektiverer Fangtechnik (pelagische Tuckfischerei) insbesondere auf die Zielfischart Anchoveta auftrat.

Kapitän Werner Lemcke, Fangtechniker aus Rostock, beschreibt seine Eindrücke und die bei Erprobungen vor Ort aufgetretenen technischen Schwierigkeiten mit denen die Besatzungen zurechtkommen mußten, wie folgt:
„Entsprechend den technischen Möglichkeiten wurde eine Tuckpartie aus den beiden 26,5-m-Kuttern SAS **„ZWERGWAL"** unter Kapitän Weinreich und SAS 303 **„SEEWOLF"** unter Führung von Kapitän Priess aus folgenden Gründen zusammengestellt:
SAS 298 hatte als einziges Schiff eine funktionstüchtige Netzsondenanlage, einschließlich Schreibgerät, jedoch kein intaktes Radargerät. Es mußte also ein Schiff (als Tuckpartner*) zugeordnet werden, welches ein intaktes Radargerät und einen Vertikalschreiber besaß. Diese Forderung erfüllte bei Erprobungsaufnahme SAS 303.
In Absprache mit den Kapitänen einigte man sich, daß SAS 303 als Netzboot und SAS 298 als Kettenboot fungierte, wobei der Fang aber von SAS 298 übernommen werden sollte, da auf diesem Schiff der Erprobungsingenieur untergebracht war und demzufolge die Untersuchungen und Probenentnahmen auf diesem Schiff durchgeführt werden mußten.
An Bord von SAS 303 wurde das pelagische Jagertucknetz für 26,5-m-Kutter (PJ 68/57-98) auf die Netztrommel genommen und ein zweilaschiger Stroppsteert (a=9 mm) angenäht. Beide Schiffe nahmen sich einen zweiten Block an den achteren Galgen und stellten das entsprechende Vorgeschirr zusammen (siehe auch Netz- und Vorgeschirrzeichnungen auf Seite 34*.)

Auslaufend wurde sofort die Suchfischerei vom südlichsten bis nördlichsten angegebenen Verbreitungsgebiet aufgenommen und die charakteristischen Merkmale, wie Tag-/Nachtanzeigen, Bodenstruktur, Stromverhältnisse etc. studiert.
Im Norden des Verbreitungsgebietes angekommen, wurde der erste Versuchshol durchgeführt ..... und danach wieder südlich mit insgesamt 7 Versuchshols das Anchoveta-Verbreitungsgebiet der angegebenen Arten untersucht.
Die Hols wurden so durchgeführt, daß einmal die Tag-/Nachtfischerei, aber auch unterschiedliche Wassertiefen und Positionen innerhalb des Verbreitungsgebietes berücksichtigt werden konnten.
Die Schleppgeschwindigkeit wurde in der Regel durch den südwest setzenden Strom unterstützt und lag bei 3,5 kn. Die Netzöffnungshöhe wurde mit 20-21 gemessen, die Netzöffnungsbreite mit ca. 45 m geschätzt.
Während der Nacht wurde mit 75 m Kurrleine (3 m an den unteren Kurrleinen zugefiert) erfolgreich eine Oberflächenfischerei durchgeführt.
Am Tage wurden Anzeigen im Mittelwasser angesteuert. Die Anzeigen konnten mit dem Lot (HAG 250) und der Netzsonde (30 kHz) nur vertikal geortet und aufgezeichnet werden. Die Anzeigen waren von der Konzentration her gering, ...
Erst nach dem dritten Hol konnte allein schon durch den arteigenen Anchovetageruch (jedoch nur bei den kleinen Anchovetaarten) der Erfolg wahrgenommen werden.
Während des 5. und 6. Hols sowie auch überraschenderweise beim 7. und letzten Hol auf dem Flachen, wobei der gesamte Tiefenhorizont abgefischt wurde, konnte ebenfalls die interessierende kleine Art erfolgreich befischt werden.
Durch den Fang mit anderen Fischarten und durch die relativ große Menge an gefangenen Fisch verlor die schon von Natur aus in der Fleischkonsistenz sehr weiche kleine Anchoveta während des Fanges völlig ihr silbriges Schuppenkleid und lag teilweise mit aufgeplatzten Bauch nackt und reglos nach dem Ausschütten des Steertes in der Hocke.
Diese Reise wurde mit einem Gesamtergebnis von 4,65 t davon 3,6 t Anchoveta nach 4 ½ Tagen beendet *da auch zu diesem Zeitpunkt die jeweils 5-7 t Scherbeneis in den Laderäumen so gut wie weggeschmolzen waren.* *
.....Mit dem einmaligen Einsatz eines pelagischen Netzes mit einer Tuckpartie auf Anchoveta (7 Hols) konnte noch nicht ein endgültiger Nachweis erbracht werden, inwieweit hiermit ein effektiverer Fang auf Fisch unter den gegebenen Bedingungen auf der Sofala-Bank möglich ist. Es war jedoch zu erkennen, daß im gesamten Zeitraum des Einsatzes des Tucknetzes keine Erhöhung des Gesamtfanges und des Großfischanteils eintrat. Der geringe Mehrfang an Grundfischarten hätte auch mit Handangeln eingebracht werden können.
Von der Warte des Löschprozesses und von der Ausrüstung der Schiffe in Beira waren der Tuckfischerei auf der Sofala eindeutig Schranken gesetzt.
So ist z. B. das Löschen eines Schiffes pro Tag und das Aufrüsten mit Eis am darauffolgenden Tag als absolutes Maximum unter den jetzigen Bedingungen in Beira zu sehen . *
Zwei Schiffe zugleich würden den gesamten Prozeß durcheinanderbringen und den unproduktiven Zeitfonds der Schiffe erhöhen. *
Um weiter entfernt liegende Fangplätze aufzusuchen, macht sich die Inbetriebsnahme einer Laderaumkühlung erforderlich..... "
**) Anmerkungen und Hervorhebungen durch die Autoren*
Im Ergebnis der Untersuchungen wurde später deshalb einer der vier Kutter als Transporter eingesetzt. Das erlaubte dann auch, die Kutter auf Fangplätzen einzusetzen, die weiter von Land entfernt waren und die pelagische Fischerei in den tieferen Gewässern zu intensivieren und somit den Fanganteil an größeren Fischen zu erhöhen.

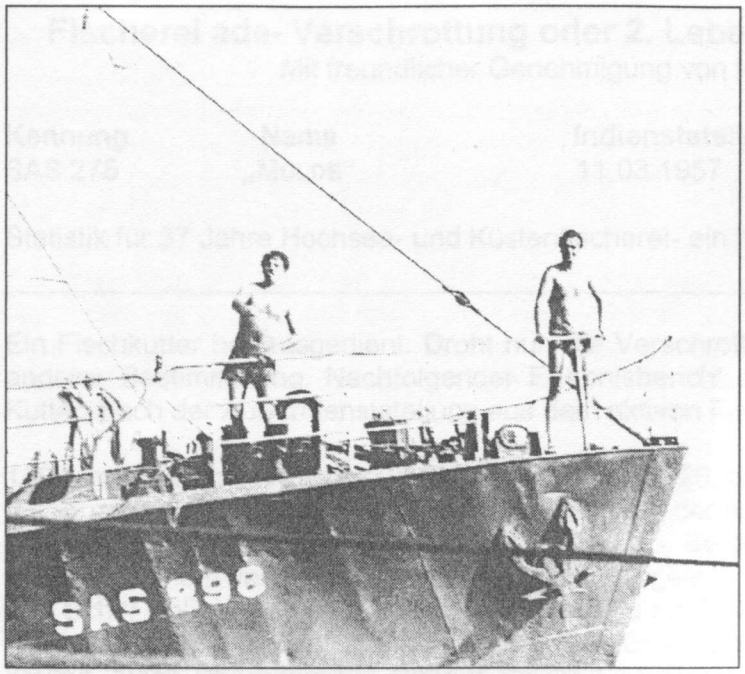
In den letzten Jahren des Projektes - 1988/89 traten zunehmend ökonomische Probleme beim Fischabsatz auf. Zum Beispiel konnten ca. 57 % der Fänge (Fische der Kategorie 3) nicht mehr in der Provinz Sofala abgesetzt werden und wurden schließlich der Fischmehlproduktion zugeführt.
Nach Ablauf des Vertrages zwischen den Regierungen der DDR und Mocambique wurde die „Solidaritätsfischerei" zum 28.02.1990 eingestellt.

Ein Kutter wurde abgewrackt und der Ersatzteilgewinnung zugeführt. Die restlichen 3 Kutter wurden vor Ort verkauft.

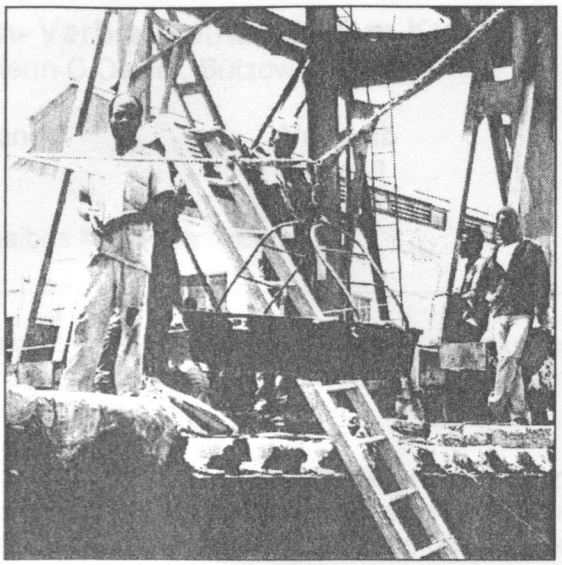
Die Einwohner der Hafenstadt und ihre Umgebung waren für die solidarische Hilfe der Saßnitzer Fischer dankbar.
Das brachte auch das für die Provinz Sofala zuständige Mitglied der Frelimo Partei Marcelino dos Santos bei einen Besuch auf den Kutter **„ZWERGWAL"** zum Ausdruck.

Die meist gelesene Zeitung der VR Mocqmbique „ Diaro de Mocambique" würdigte in einem Artikel unter der Überschrift „Fisch von DDR- Schiffen gefangen und verkauft" die „Solidaritätsfischerei" der 26,5-m-Kutter und schätzte ein, daß der Kuttereinsatz wesentlich zur Verbesserung der Ernährungsgrundlage der Bevölkerung und gleichzeitig zur Weiterentwicklung der Fischbearbeitung und des Verkaufs beitrug, wozu bei größeren Anlandungen bislang keine Erfahrungen vorlagen.

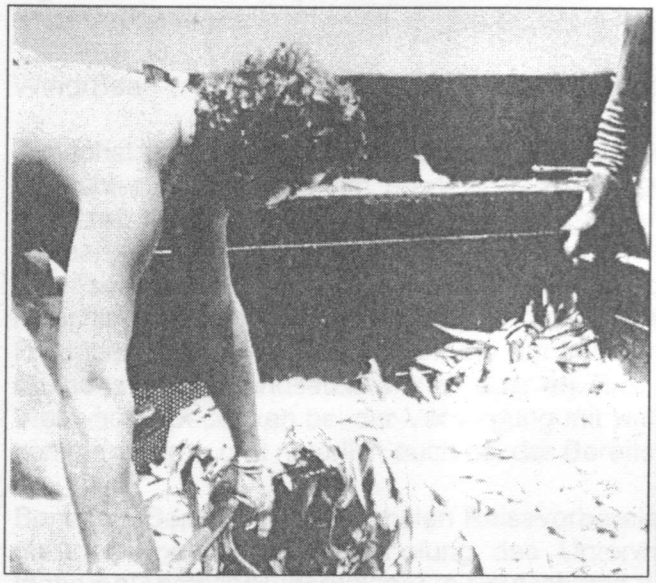
Der fast 6-jährige Einsatz der Saßnitzer Fischer ermöglichte u.a. die jährliche Quotenzuteilung von Tiefwassergarnelen für die Rostocker Hochseefischerei in mocambiquanischen Gewässern. Neben diesem Hauptanliegen konnte durch den Einsatz der Saßnitzer Seeleute die Fischversorgung der Provinz Sofala erheblich verbessert werden. Zugleich erhielt die Fischerei Mocambiques einen generellen Impuls.

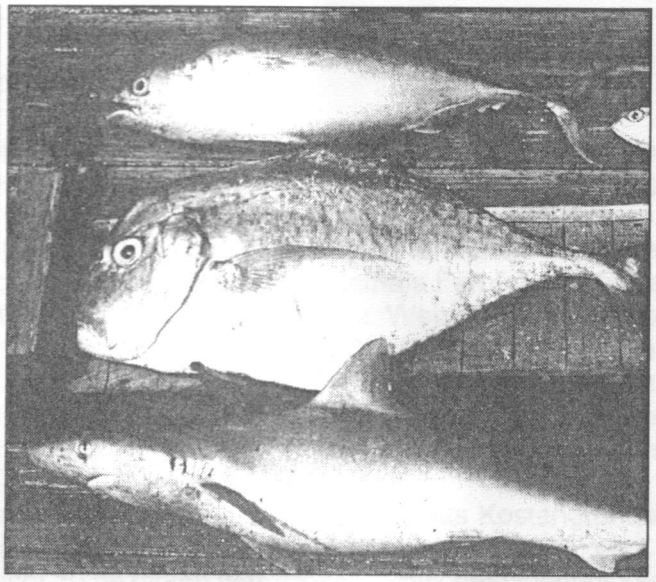


Deutlich sichtbar, die „bleibenden Eindrücke“ am Bug von SAS 298

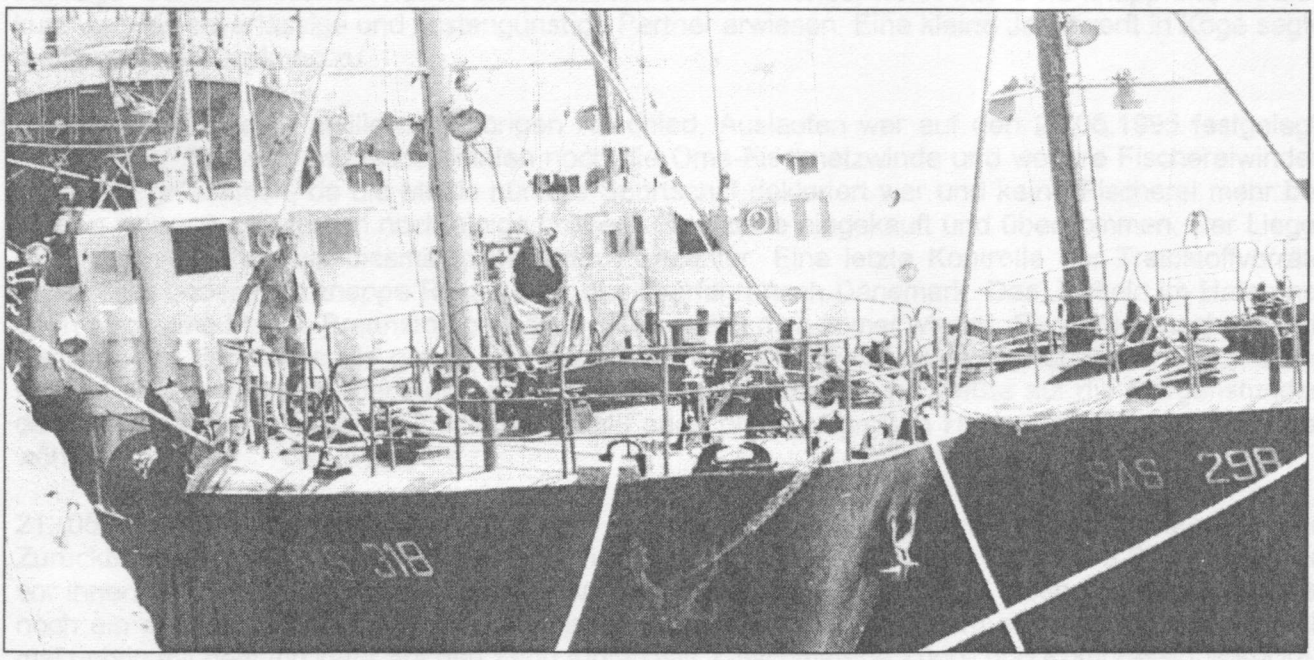


Kompliziertes Löschen des Fanges im Hafen von Beira infolge des hohen Tidehubes von bis zu 7 m.
Nur über eine Leiter ist dann das Verlassen des Schiffes möglich.





Fänge und typische Fangzusammensetzung der 26,5 m - Kutter vor der Küste Beiras



SAS 318 und SAS 298 nach ihrer Ankunft im Hafen von Beira

Fischerei ade- Verschrottung oder 2. Leben- Verbleib eines 26,5-m-Kutters

Mit freundlicher Genehmigung von Herrn C.Oehler, Bützow

Kennung	Name	Indienststellung	Verbleib
SAS 275	„MULDE“	11.03.1957	verkauft

Statistik für 37 Jahre Hochsee- und Küstenfischerei- ein halbes Menschenleben-

---

Ein Fischkutter hat ausgedient. Droht nun die Verschrottung oder erweckt er zu neuem Leben unter anderer Bestimmmung. Nachfolgender Erlebnisbericht zeigt ein Beispiel der Nutzung der 26,5-m-Kutter nach der Außerdienststellung aus dem aktiven Fischereibetrieb:

1994 treffen sich in Rostock 2 Männer -Timo, Mitte 20, gelernter Schiffsbetriebsschlosser inzwischen als Promotor tätig, und Jochen, Ende 40, Nautiker, der außer auf Fischereifahrzeugen auch auf recht unterschiedlichen anderen Seeschiffen Dienst tat -. Beide haben etwas Kapital, der eine flüssig, der andere in einem veräußerbaren kleinen Schiff angelegt und eine gemeinsame Idee. Mit einem eigenen Schiff wollen sie die Alte Welt verlassen und ihr Glück in der Karibik suchen. Die niedergehende Hochseefischerei kommt ihnen gelegen, um für eine angemessene Summe einen Fischkutter zu kaufen. Nach Übernahme in Saßnitz am 27.12.1994 überführen sie das noch voll für die Fischerei ausgerüstete Schiff am 08. 01. 95 nach Rostock. Die Überfahrt zeigte ihnen sowohl die Leistungsfähigkeit des Schiffes, gab ihnen aber auch einen Vorgeschmack für das, was sie auf den Reisen zu erwarten hatten.

Wind/See 7 / Luft -7° / die Warnow eisbedeckt

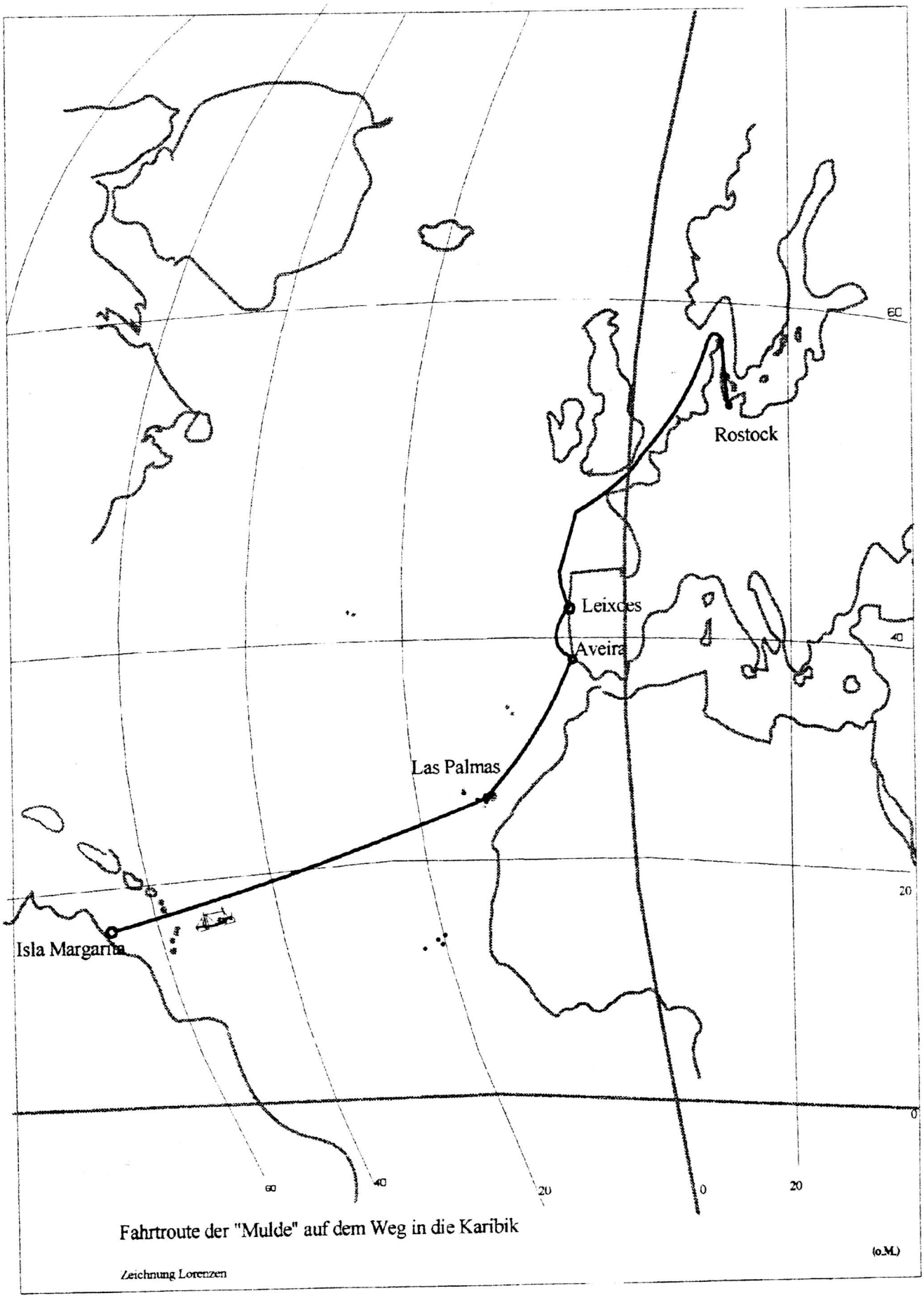
Zunächst machten sie bis 30. 03. im Gehlsdorfer Betriebsteil der Neptunwerft fest. Dann verholten Sie hinter die Speicher im Stadthafen auf Liegeplatz 93, wo sie eine ruhige und kostengünstige Werftzeit hatten bis zum 20. Mai 1995. Werftzeit heißt hier aber nicht Aufträge vergeben - bis auf Ausnahmen (Kranhilfe), wurde jetzt alles in die eigenen Hände genommen. Hilfe erhielten die beiden Schiffseigner durch Susi, den späteren Schiffskoch. Boffi und „der Lange“ (damals Fernfahrer - früher Maschinenassistent bei der Fischerei) kamen erst kurz vor Reisebeginn hinzu. Weitere Hilfe kam von Freunden und aus den Familien, die am liebsten alle mitgefahren wären. Die Hauptarbeit des Aufräumens und Instandsetzens blieb aber an Timo, Jochen und Susi hängen, dem späteren „Stamm“. Viel war zu bedenken bei der Versorgung mit wichtigen Ersatzteilen, die man in der Karibik nicht bekommen würde und natürlich auch bei der Bereitstellung des richtigen und ausreichenden Proviantes.

Bei allem Bemühen der optimalen Reisevorbereitung stand aber schon fest, daß aus Kostengründen die noch notwendige Überholung des Unterwasserschiffes (Propeller/Stevenrohrdichtung und -lagerung/Anstrich/Ruderanlage) in Deutschland nicht zu bezahlen war. Unser dänischer Nachbar kam in Frage. Dänische Werften hatten sich in Zeiten vor der Wende, wenn das Geld knapp und die Zeit kurz war, als zuverlässige und kostengünstige Partner erwiesen. Eine kleine Jachtwerft in Koge sagte telefonisch die Dockung zu.

Bewegt nahmen die Familienangehörigen Abschied, Auslaufen war auf den 20.05.1995 festgelegt. Am gleichen Tag war im Fischereihafen noch die Oma-Fischnetzwinde und weitere Fischereiwinden von Deck gekommen, da die Mulde nun als Sportschiff deklariert war und keine Fischerei mehr betreiben sollte. Auch wurden noch einige größere Ersatzteile eingekauft und übernommen. Der Liegeplatz zum Ablaufen war diesmal hinter dem Portcenter. Eine letzte Kontrolle der Treibstoffvorräte ergab eine bedenklich knappe Reserve für die Überfahrt nach Dänemark. Das Jockeln im Hafen hat eben auch eine Menge Brennstoff gekostet, unterschätzt man immer wieder. Es wurden noch 10x20l-Kanister von der Tankstelle geholt - so kann man ausnahmsweise auch mal bunkern. Durch diese weitere Verzögerung war der Auslauftermin nicht mehr zu halten und mußte auf die Morgenstunden des 21. 05. verlegt werden. „Überlieger“ - für Fangschiffe der großen Hochseefischerei nicht ungewöhnlich.

21. 05. 1995/Uhr 08.06 Sportschiff **„MULDE“** legt das letzte Mal in einem deutschen Hafen ab. Die Zurückbleibenden winken, es ist mehr als nur ein Abschied für eine Fangreise. Etwa 6000 sm liegen vor ihnen. Es geht in die Ostsee, bei 3-4 Windstärken leicht gegenan. Auf diesen Reiseabschnitt ist noch ein erfahrener Maschinist aus der Fischerei mitgekommen, der dem alten 250-PS-Motor noch mal richtig mit dem Indikator auf den Zahn fühlen will. Gleichmäßige Zünd- und Kompressionsdrücke

werden gemessen bei gut passenden Abgaswerten. So sollte auch von dieser Seite die Reise keine Probleme bringen.



Der Hafen Køge empfängt eine völlig erschöpfte Besatzung nach 10 Stunden Überfahrt, die nicht mal mehr Bedarf nach Landgang hat. Die Anstrengungen der letzten Tage und die schlaflose Nacht vor Auslaufen hatten ihre Spuren hinterlassen. Hier zeigte sich schon das erste Mal, wie wichtig wieder

mal eine gut funktionierende Kombüse für das Wohlbefinden der Besatzung ist. Susi hat diese letzten Tage im Hafen und den ersten Reiseabschnitt stark bewältigt. Immer wieder läßt Sie sich schmackhafte Gerichte einfallen, die natürlich nicht zu viel Arbeit machen. Noch war so viel anderes wichtigeres zu erledigen. Aber selbst der alte Kohleherd kurz Hexe genannt, hat nicht nur die vielen Jahre Fischerei gute Dienste geleistet, sondern ging immer noch vorzüglich. Allerdings ist die Bedienung etwas ungewohnt, aber zu erlernen. -

Der neue Tag brachte eine herbe Enttäuschung. Als der Dockmeister die **„MULDE"** sah, winkte er bereits ab - er wußte, was seine Slipanlage hergab. Diese war wirklich für Sportschiffe gedacht und nicht für ein umdeklariertes Fischereischiff dieser Größe. Auf unser Drängen versuchte er, wider besseres Wissen das Schiff mit etwas Eigenschwung auf den Slipwagen zu bekommen. Es ging nicht, wir waren zu schwer. Es hätte auch keinen Zweck gehabt, auf höheres Wasser zu warten.

Die Besatzung bestand nun aus:	Kapitän	Jochen	
	Chief	Timo	
	Koch	Susi	Stammbesatzung
	Rudergänger	Boffi	
	M-Assi	der Lange	für die Überfahrt

23.05.1995/Die Weiterreise mit Ziel Portugal beginnt. Hier sollte die passende Werft für die notwendigen Unterwasserarbeiten gefunden werden. Die Route führte vorbei an Skagen, durch die Nordsee, den Kanal, vorbei an Quessant, durch die Biscaya. Hier gab es für die Crew schon eine erste Bewährung und die Seebeine fingen an zu wachsen. Fast immer wird die Biscaya ihrem Ruf eines unruhigen Meeres gerecht. In der Kombüse gibt es einiges Kleinholz. Auch die Freizeit ist recht unruhig und wenig erholsam. Es ist nicht so einfach, sich bei stark bewegter See in der Koje zu entspannen und so zu liegen, daß man nicht rausfällt. Auch kamen noch weitere unklare Seiten der „Mulde" zu Tage und konnten in die bevorstehende Dockung eingeplant werden., u. a. war natürlich die Rückschlagklappe der Toilettenleitung nicht dicht, so daß die Backbordsee schon mal unangenehm das Hinterteil erreichte und fast kein Toilettenpapier mehr nötig war. Aber auch die Biscaya hat einmal ein Ende. Land kam in Sicht - C. Finisterre. Nun wird es auch zusehend wärmer, man kommt südlich vorwärts. Die findigen Jungs hatten eine alte Zinkwanne mitgenommen und leiten jetzt an Deck das im Kühlsystem auf 30-35 ° aufgewärmte Seewasser hinein. Das ist ein unerwarteter Badespaß und auch für die Ganzkörperreinigung dringend angesagt. Daß es Salzwasser ist, war eben nicht zu ändern, ist ja kein Luxusliner. Erstmals kommen auch die freundlichen Begleiter der Seefahrer tropischer Gebiete in Sicht - Tümmler tummeln sich im wahrsten Sinne des Wortes ums Schiff.

Man nähert sich dem ersten portugiesischen Hafen - Porto Leixoes -. Auch dieser Hafen war nicht geeignet für die **„MULDE"**. Wieder war nur eine kleine, für Küstenfischer und Sportboote geeignete Dockanlage vorhanden. Landgang war angesagt.
Sehr erfreulich sind die niedrigen Preise besonders für landestypische Lebensmittel, Fisch und Obst. Das schont die Schiffskasse und bringt wieder Abwechslung in den Speiseplan. Am Abend ist ein gemütlicher Kneipenbummel angesagt. Jochen der Shipper ist so müde von den letzten Tagen und der fehlenden Bettruhe, daß er an Bord bleibt und weiterschläft. Die anderen 4 lassen sich so richtig von der Gastfreundschaft des Fischerortes verwöhnen. Gut versorgt mit Essen und Trinken erreichen sie gegen Mitternacht wieder ihr Schiff.
Vor der Weiterreise muß wegen dem bevorstehenden Wochenende noch etwas eingekauft werden. Dann ist es aber wieder so weit - Leinen los und weiter geht die Reise.

26.05.1995/die **„MULDE"** legt in Aveiro nach 6stündiger Überfahrt an und findet endlich den gesuchten Platz in der Werft. Die Menschen waren hier sehr hilfsbereit und zeigten Verständnis für die finanzielle Lage der bunten Crew aus Alemania. So konnten weitere Arbeiten auch am gedockten Schiff durch die Besatzung selbst ausgeführt werden, die fachlich nicht vermeidbaren Arbeiten führte die Werft kostengünstig aus, das war allerdings auch Bedingung. Der Schiffskoch hatte seine Freude auf dem Markt mit dem bunten Treiben und den verlockenden Angeboten an Fisch, Gemüse und Früchten. Bei den Preisen konnte man kaum widerstehen. Leider sind an Bord die Frischhaltemöglichkeiten sehr begrenzt, so daß nur begrenzt bevorratet werden kann.

1 Woche Dock mußte reichen, die wichtigsten Arbeiten waren erledigt. Die Werftleute hatten ihren Teil erledigt und die Besatzung war ebenfalls fleißig gewesen. So konnte die Reise zunächst mit Ziel Canaren fortgesetzt werden. Das u. a., um mit den Treibstoffvorräten sicherzugehen. Der Aktionsradius des Schiffes war nicht mehr der gleiche wie zur Indienststellung, durch zwischenzeitliche Verän-

derungen im Tanksystem. Es wurde die alte Kolumbusroute gewählt (wenn auch Kolumbus keinen Diesel brauchte). Der Weg über Las Palmas war kurz, günstig wegen Wind und Strömung und gleichzeitig letzter Bunkerhafen mit Abschied von Europa. Eigentlich ein denkwürdiger Ort, war doch dieser Hafen jahrelang ein wichtiger Stützpunkt vieler Fischereinationen, die vor Nordwestafrika im Einsatz waren.
Täglich wird es wärmer und während der gemütlichen Fahrt kann man im Wasser Schildkröten und auch Wale sehen. Da wenig Schiffsverkehr ist, freut man sich über jede Abwechslung.

17.06.1995/Einlaufen in Las Palmas Gran Canaria. Mit Hilfe der Hafenpolizei wird ein geeigneter Liegeplatz gefunden. Außer Bunkern war noch mal richtig Beine-Vertreten angesagt - also Landgang und Ausrüstung für den längsten durchgehenden Teil der Reise, der nochmals bei gut 3000 sm lag. Schnell landfein gemacht und ab ins hafenstädtische Nachtleben. Ehe nun der lange Überfahrtstörn bevorsteht, soll noch mal richtig was losgemacht werden. Erst gegen 8.oo Uhr am anderen früh findet man sich wieder an Bord ein. Bei der beginnenden Tageshitze ist aber keine großartige Erholung an Deck zu erwarten. So brechen unsere unternehmenslustigen Seefahrer am frühen Nachmittag nochmals zu einer Landpartie auf.
Diesmal rächte sich die Sorglosigkeit, denn es blieb ein ungeschriebenes Seefahrergesetz unbeachtet. Es blieb keine Wache an Bord, so daß bei den offensichtlich gut geplanten Diebstahl auf dem Schiff wichtige Dinge, besonders Wertgegenstände und Bargeld verloren gingen. Das war eine böse Überraschung, als sie zurückkehrten. Bei der ersten Kontrolle wurde eine Menge fehlender Dinge, besonders Wertgegenstände festgestellt. Leider ist auch der Verlust an Bargeld erheblich. Dieses Ereignis dämpft die Reisestimmung erheblich und beschleunigt das Abschiednehmen von Europa. Treibstoff wird verhandelt , bestellt und gebunkert und nochmals Proviant beim Schiffshändler nachgefaßt.

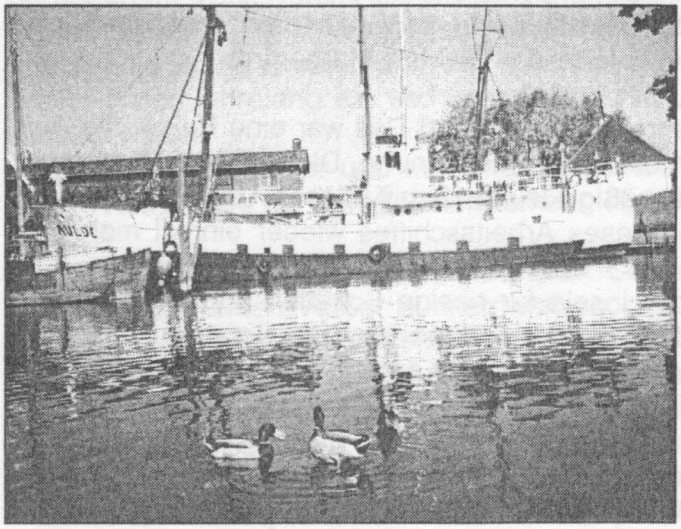
19.06.1995 / Uhr 18.00 heißt es Leinen los mit dem festen Vorsatz, so schnell Europa nicht wieder zu betreten. Die letzten Ereignisse machten den 5 Aussteigern den Abschied nicht schwer, und nun lag endlich Kurs west/süd/west „Traumziel-Karibik" an. Die steigenden Temperaturen machen unseren Seefahrern ganz schön zu schaffen, besonders wenn unter Deck was anliegt. Zum Glück gibt es mit der Antriebsanlage kaum Probleme und die Fernsteuerung von der Brücke klappt noch wie vor fast 40 Jahren. An Deck ist unveränderlich reichlich Arbeit, so daß man bei kräftiger Seebrise von achtern ganz gute Arbeitsbedingungen hat. Die Atlantikdünung geht ungewohnt hoch, so daß das kleine Fahrzeug ordentlich in Bewegung kommt. Bewegung dieser Art in schwerer Dünung ist zwar wenig gefährlich, aber doch gewöhnungsbedürftig. Alles muß gut gezurrt sein, sonst gibt es immer wieder Scherben. Der Smutje ist zum wiederholten Male beim Töpfe festsetzen.
Mit Hilfe eines Sonnensegels mit über 3 m Durchmesser wird das Schiff so gut auf Kurs gehalten, daß die Ruderwache wenig Arbeit hat. Früher wurde für solches Wetter ein Treibersegel gefahren, um das Schiff besonders bei der Schleppnetzfischerei ruhig zu halten. Mast und Baum waren noch da, doch leider das Segel nicht mehr. Häufig kommen fliegende Fische an Bord und bleiben an Deck liegen. Es macht viel Spaß diesen Wesen ähnlich Vogel und Fisch zuzuschauen. In der Sonne schillern sie grünlich und bläulich.
Der 01.07. wäre um ein Haar ein ganz schwarzer Tag geworden. Der Smut deckte gerade das Abendbrot auf und brachte Jochen etwas zur Brücke hoch, als Boffi entsetzt von Deck reinkam und zur Brücke hochstürmte. Der letzte Tag hatte schon eine wesentlich rauhere See mit sich gebracht und das Schiff hatte viel Wasser über Deck bekommen. Boffi, gerade damit beauftragt, etwas Trinkwasser in Flaschen aus den Fischraum zu holen, kam kreidebleich zur Brücke gelaufen mit der Feststellung, daß der Fischraum bis über sämtliche darin befindliche Ladung (Ersatzteile, Proviant, persönliche Utensilien, Baumaterialien u.s.w.) unter Wasser steht. An Abendessen war nun nicht mehr zu denken. Jetzt ging es ums nackte Überleben. Im Wetterbericht hatten sie mitbekommen, daß ein Hurrikanausläufer sich auf ihrer Fahrtroute bewegte. Die Karibik war ja schon zum Greifen nahe und dort tobte das Unwetter mit ungestümer Gewalt. Ohne zunächst die eigentliche Ursache des Wassereinbruchs erkennen zu können, wurden alle Lenzmöglichkeiten aktiviert. Hier zeigte sich wieder mal die gute Wirksamkeit von Kolbenpumpen. Zwischendurch gab der Shipper schon mal sicherheitshalber Anweisung alle persönlichen wichtigen Dinge bereitzuhalten, um im Ernstfall in die Rettungsinsel zu gehen. Es war aber zunächst nur eine Vorsichtsmaßnahme. Nach mehrstündigem Bemühen gelang es aber doch, die Situation unter Kontrolle zu bringen. Das Wasser nahm ab im Fischraum, und damit erhöhte sich auch die Stabilität erheblich. Das Leck konnte nun auch gefunden werden und stellte sich als durchgerottete Feuerlöschleitung heraus, die durch den Raum ging. Auf diese Weise war durch das ständig über Deck kommende Wasser der allmähliche und unbemerkte Wassereinbruch zustandegekommen.

Das Wetter wurde immer unfreundlicher, es regnete (zum ersten Mal auf der Überfahrt) und die See wurde merklich rauher. Nun müssen auch alle Schotten dicht bleiben, es wird höllisch warm im Schiff. Da ist an erholsamen Schlaf nicht zu denken - nur eins bleibt, das Ziel Isla Margaritha.

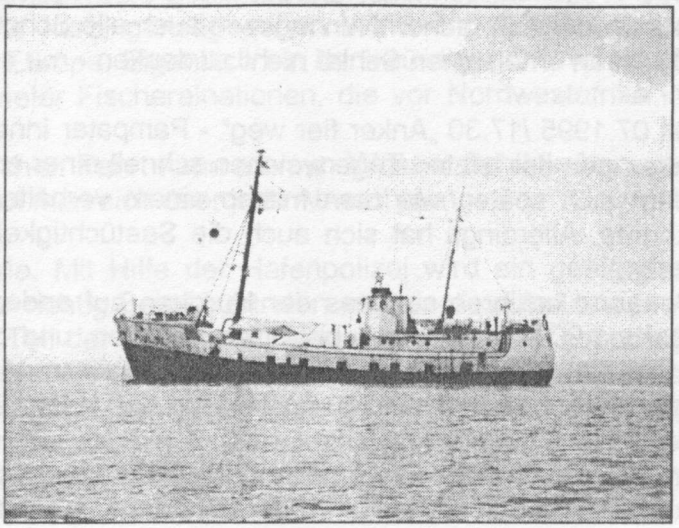
04.07.1995 /17.30 „Anker fier weg" - Pampatar Innenreede ist erreicht! Das war eine Reise, die Aufregungen der letzten Tage weichen schnell einer erholsamen Entspannung. Die Inselbewohner wundern sich später, wie man mit so einem verhältnismäßig kleinen Schiff dieses Unwetter abreiten konnte. Allerdings hat sich auch die Seetüchtigkeit dieses Arbeitsschiffes wieder einmal mehr gezeigt.
An Land erfuhren sie, was der Hurrikan auf anderen Inseln für riesige Schäden angerichtet hatte. Barbados war besonders betroffen gewesen, und dort waren sie, ohne von den Gefahren zu ahnen (zum Glück einige Tage später), vorbeigefahren. Viele Sportboote auf anderen Inseln waren nicht so glimpflich davongekommen und teils in den Häfen überrascht, auf Grund gegangen. Schäden gab es reichlich.
In einer Nachbarbucht von Pampatar haben sie sich in ein idyllisches Fischerdorf verholt und geankert. Das Leben an Bord wird der Landnähe angepaßt, es müssen wieder verschiedene Überholungs- und Verschönerungsarbeiten in Angriff genommen werden. Leider macht sich nun auch zunehmend eine Unstimmigkeit zwischen den beiden Schiffseignern bemerkbar, die
Schatten auf das Bordleben wirft. Es geht soweit, daß man bereits Pläne für eine Trennung schmiedet. Das bedeutet natürlich einen Verkauf des Schiffes, der aber nicht leicht sein wird.-
Die Nähe des Fischerdorfes hat ihre Vorteile für die Schiffsbesatzung und die Fischer. Den Fischern ist oft mit Werkzeug und technischem Beistand zu helfen, die Besatzung freut sich über die Vergütung mit Naturalien.

Das nächste Ziel ist Saint Martin - inzwischen ist es Oktober geworden. Man hat sich an die Tropen gewöhnt und besonders die schönen Seiten abzugewinnen gelernt. Denn auch Probleme im Leben gibt es, wenn man z.B. an den andauernden Regen in der Regenzeit denkt. Das sind meist Zeiten, die nicht im Reisebüro angeboten werden und daher nicht so bekannt sind. Auch ist schon mal einer etwas ernsthafter krank geworden, so daß ein Arzt aufgesucht werden muß. Dies läuft mangels Sozialversicherung etwas anders ab als in Deutschland und ist sicher eine Story für sich.

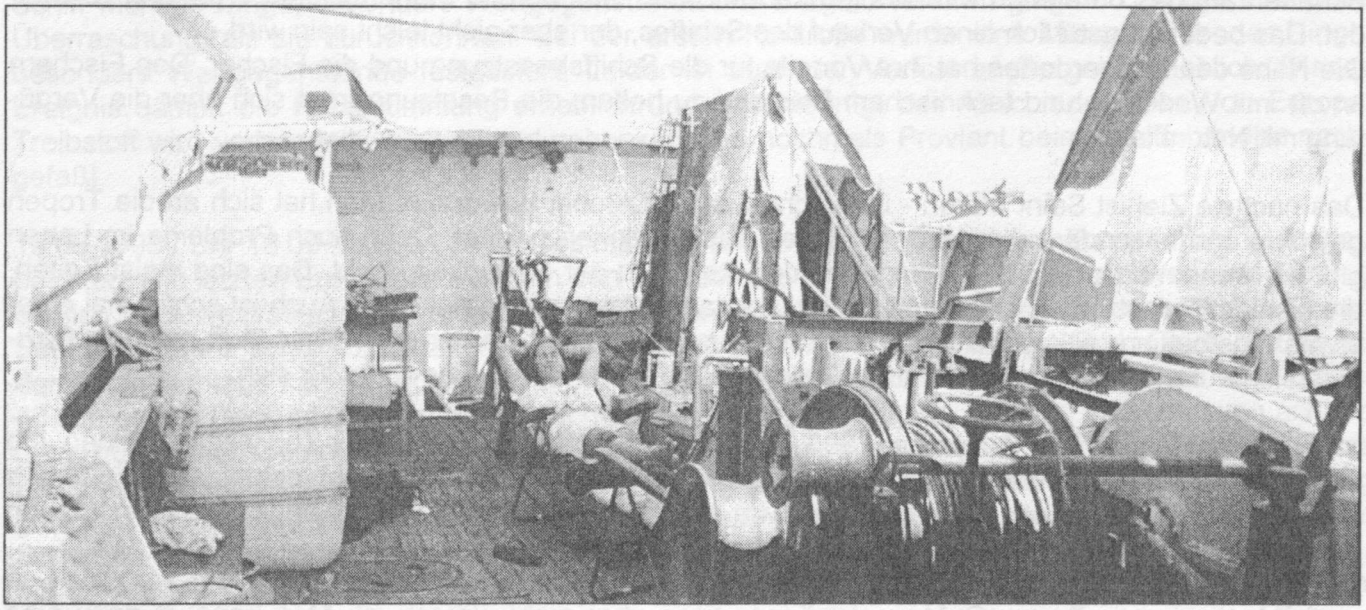
Inzwischen schreiben wir Dezember 1995. Der Shipper Jochen ist seit einiger Zeit weg, hat einen Job als Schiffsführer auf einem anderen Schiff angenommen. Da er sich aber nicht meldet, sind die übrige Stammbesatzung Susi und Timo in Sorge, wie es weitergeht. Boffi und der Lange, die wir noch von der Überfahrt kennen, sind lange abgemustert und nach Hause.
Der normale Alltag beginnt, die Ersparnisse reichen nicht unendlich, jeder sucht auf seine Weise nach Möglichkeiten, etwas Geld zu verdienen, was aber nicht einfach ist. Man benötigt dazu eine Arbeitserlaubnis der örtlichen Behörden, die wegen der ohnehin schon hohen Arbeitslosigkeit im Lande nicht ohne weiters ausgestellt wird.
Die Zeit ging inzwischen weiter.
Die **„MULDE"** ist noch immer in Venezuela und wurde bisher nicht weiter verkauft. Wir schreiben das Frühjahr 1997. Wie es weitergeht, steht noch nicht fest. Festzustellen bleibt jedoch, daß der 26,5-m-Kutter **„MULDE"** nach 40 Jahren Fischereieinsatz auch diese Bewährungsprobe bestanden hat und sicherlich noch einige Zeit die karibischen Gewässer als Exot durchpflügen wird. Auch der zukünftige Eigner wird die Vorzüge dieses einmaligen Schiffstyps zu schätzen wissen.
Die **„MULDE"** ist nur ein Beispiel für die weitere Nutzung der verdienstvollen 26,5-m-Kutter. Eine komplette Schiffsübersicht über diese Fahrzeugklasse ist diesem Artikel beigefügt.
Ausgewählte Beispiele für die Weiternutzung der Fahrzeuge nach Außerdienststellung aus der aktiven Fischerei zeigen auch nachfolgende Pressemitteilungen.
Die kurioseste Nutzung sollte wohl SAS 284 vorbehalten sein. Nach anfänglichen umfangreichen Umbauten sollte der Kutter als „schwimmender Puff" in die Geschichte der Stadt Saßnitz eingehen (Originalton Saßnitzer Fischer). Heute liegt der Kutter als Investruine im Fischereihafen von Saßnitz.



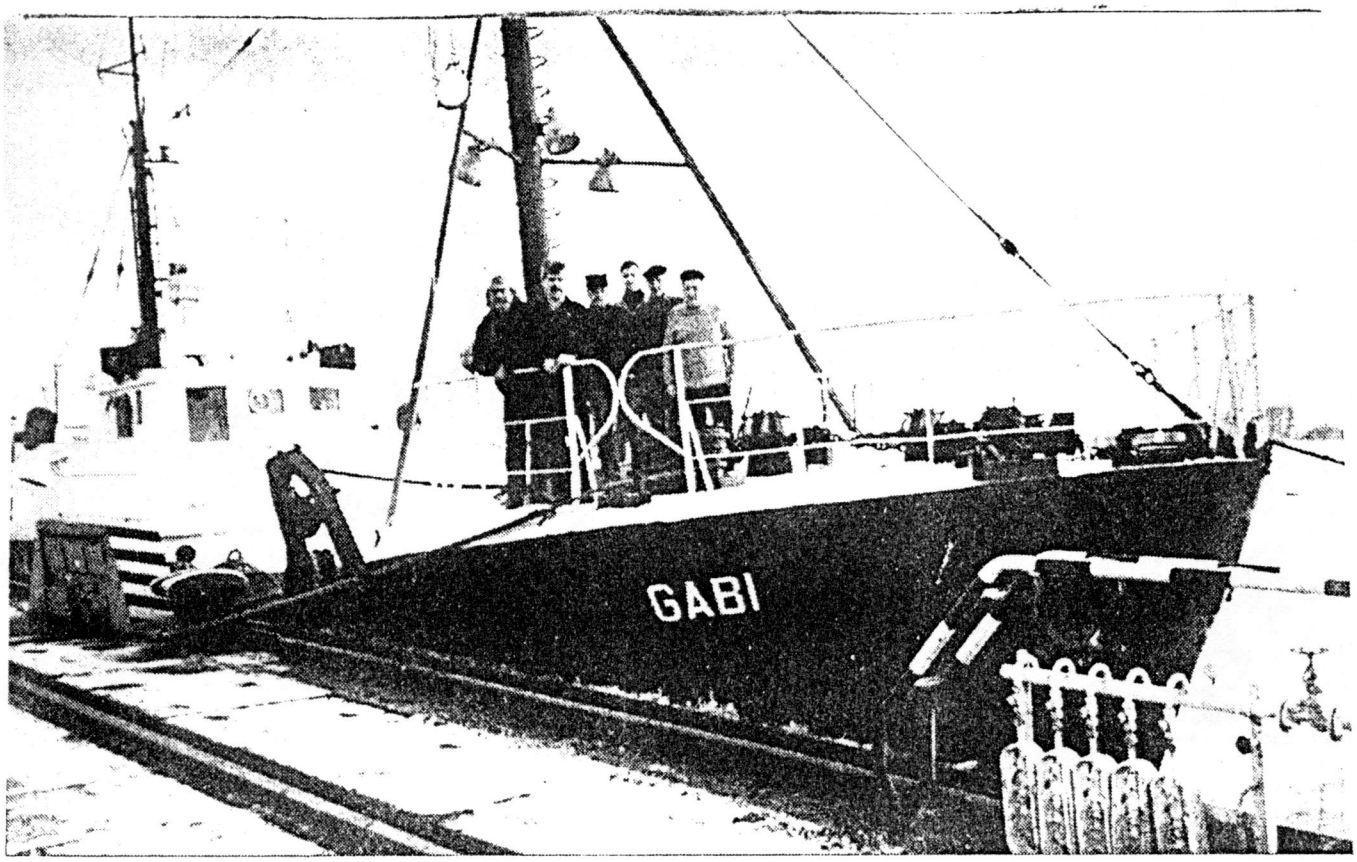
Die „MULDE“ im Hafen von Køge, die Dockung steht kurz bevor



Ankunft der „MULDE“ vor Pampator



Bordleben unter karibischer Sonne



Die „Gabi" samt Besatzung kurz vor dem Auslaufen nach Djibouti am 20. März im Rostocker Stadthafen.

Statt Heuer nur Groschen

Stuttgarter zahlte nicht / Rostocker ohne Geld für Heimfahrt in Djibouti

Stadtmitte. Zwölf deutsche Seeleute heuerten auf zwei Kutter an, fuhren über 5000 Seemeilen. Fisch und Heuer blieben aus.

Anfang Januar 1993 bot das Rostocker Arbeitsamt dem Technischen Offizier Lutz Becker (47) einen Job bei einer Stuttgarter Leasing-Firma. Deren Chef R. F. (50) hatte zehn über 35 Jahre alte Schiffe in Sassnitz gekauft. Zunächst zwei 26-Meter-Kutter sollten nach Indonesien zum Fischen. Frischfisch für Singapore, so tönten die Stuttgarter, sei eine Marktlücke. Doch das vielversprechende Projekt entpuppte sich als Flop: Kein Fisch ging ins Netz. Auch die Fischer gingen leer aus – erhielten keine Heuer.

Dennoch: Auch in diesem Jahr sollten zwei Schiffe nach Indonesien, und trotz der bitteren Erfahrungen von 1993 brachten die Rostocker Seeleute mit großem Eifer die alten Schiffe „Gabi" und „Claudia" so gut wie möglich auf Vordermann. Immerhin hatte der Reeder Dauerarbeitsplätze in Aussicht gestellt.

Am 18. März liefen sie aus, um einen Zwischenchartervertrag in Djibouti zu erfüllen und anschließend weiter nach Indonesien zu fahren. Die Männer hatten einen Arbeitsvertrag in der Tasche. Doch nur ein Teil der Besatzung erhielt die März-Heuer. Die anderen bekamen später und nur auf Mahnung das ihnen zustehende Geld.

Idee des Stuttgarters ging nicht ganz auf

Die alten Schiffe waren für den Einsatz in den tropischen Gewässern zum Fischen nur unzureichend vorbereitet. So ging die Idee des Stuttgarters nicht ganz auf, mit wenig Mitteln viel Geld zu verdienen. Hochseefischer Klaus Langenbach (59) war bereits im vergangenen Jahr vier Monate für den Unternehmer nach Djakarta unterwegs gewesen. Seine fachmännischen Hinweise schlug der Reeder jedoch in den Wind. Und dennoch ging der Rostocker im zeitigen Frühjahr mit eben jenem Geschäftsmann wieder einen Vertrag ein. „Ohne Arbeit macht man auch vage Dinge." Die bittere neuerliche Erfahrung: Ehrliche Hilfe für den fischereiunerfahrenen Reeder wurde mit Füßen getreten.

Bis heute bekam Langenbach von seinem Arbeitgeber nicht einmal eine Arbeitsbescheinigung. Der will erst, wie er OZ erklärte, „für Einnahmen sorgen, bevor er diese schickt." Doch ohne Bescheinigung gibt es für den Fischer kein Arbeitslosengeld. In dieser Situation stecken noch fünf von zwölf Seeleuten.

Während einer Aussprache an Bord der „Gabi" hatte die Besatzung die sofortige Anweisung des Geldes mit Rückantwort von der Bank verlangt. Sie drohten gerichtliche Schritte an. „F. versprach am 21. Mai glaubhaft, alles sofort in Ordnung zu bringen." Nichts geschah.

Eine Kapitänsfrau hörte das letzte Mal vor drei Wochen von ihrem Mann. „Er hat kein Geld, ist in Djibouti zum Dableiben verdammt. Nur durch Druck erhielten er und die restliche Besatzung einen Abschlag für zwei Monate." In dem fernen Land gibt es keine deutsche Vertretung, die helfen kann.

Als OZ den Stuttgarter Reeder mit den Vorwürfen konfrontiert, entgegnet der spontan: „Alles verlogen. Die haben Geld bekommen." Lediglich Langenbach habe etwas offen. Was da gelaufen sei, grenze an Meuterei. Sein Grundkonzept sei es, mit einer ehrlichen Sache Geld zu verdienen. Er sei zwar noch bei der Übernahme des Schiffes voll zufrieden gewesen mit den Leuten. „Mit Ankunft in Djibouti lief nichts mehr. Technisch ging alles drunter und drüber. Wir sind aus dem Chartervertrag geflogen", klagt F. Jetzt habe er den zurückholen können, und im September ginge es richtig los.

Unternehmer: „Bin menschlich enttäuscht"

„Ich bin menschlich enttäuscht von den Ost-Leuten. Wenn sie fischen sollen, können sie kein Netz aussetzen", will der Unternehmer glauben machen. Doch Langenbach hatte schon in Sassnitz angemahnt, daß die Crew – vor allem Leute aus der Handelsschiffahrt – kaum Fischereierfahrung mit diesen Schiffen hat. „Probleme waren vorprogrammiert. Das ignorierte F." Sein größtes Problem war es, kompetente Leute in Rostock für sein Vorhaben zu finden, sagt F. dazu.

Im Rostocker Arbeitsamt liegt derzeit kein Stellenangebot von F. vor. „Sollte er es stellen, wird er intensiv befragt", kündigt Pressesprecher Hans-Joachim Zühlsdorf an. WOLFGANG THIEL

Pressemitteilung der **Ostsee-Zeitung** vom 21.7.1994

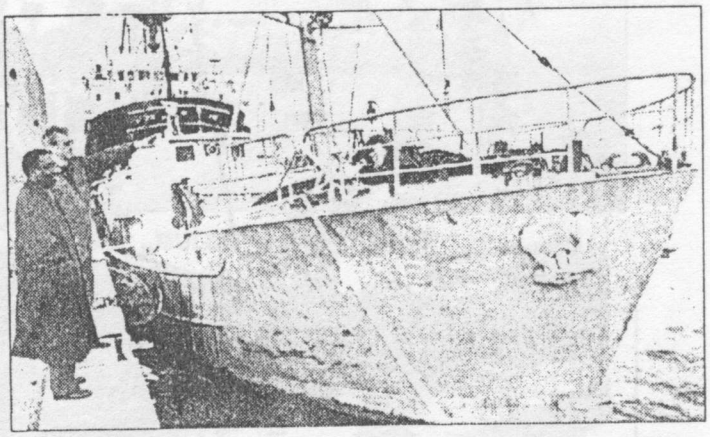
1.2.95

Sassnitzer Fischkutter auf dem Weg nach Angola

Rostock (dpa/mv) Deutsche Fischer werden in Angola den Aufbau einer nationalen Fischereiflotte unterstützen. Ein erster Schritt dazu war gestern in Rostock die Übergabe eines Fischkutters an das afrikanische Land.

Die Besatzung um Kapitän Ingo Dietrich wird am heutigen Mittwoch an Bord des 26,5 Meter langen Stahlkutters zur etwa vierwöchigen Überfahrt an die westafrikanische Küste starten. In Angola werden die fünf deutschen Fischer angolanische Kollegen mit der Fangtechnik vertraut machen. Der Kutter mit dem Namen „Hammerhai" hatte seinen Heimathafen bisher in Sassnitz auf der Insel Rügen. Der Entwicklungshilfeverein „Oikos – eine Welt e.V." hatte das Schiff von Rügenfischern übernommen, die in Schwierigkeiten geraten waren, und stellt es nun dem afrikanischen Land zur Verfügung.

Das Schiff geht heute voll ausgerüstet, z. B. mit Schleppnetzen an Bord, auf die Reise nach Angola. Der Fischkutter war 1958 auf der Elbewerft Boizenburg erbaut worden. Dieser Schiffstyp hat sich bereits in Angola und Mocambique in der Vergangenheit bewährt.

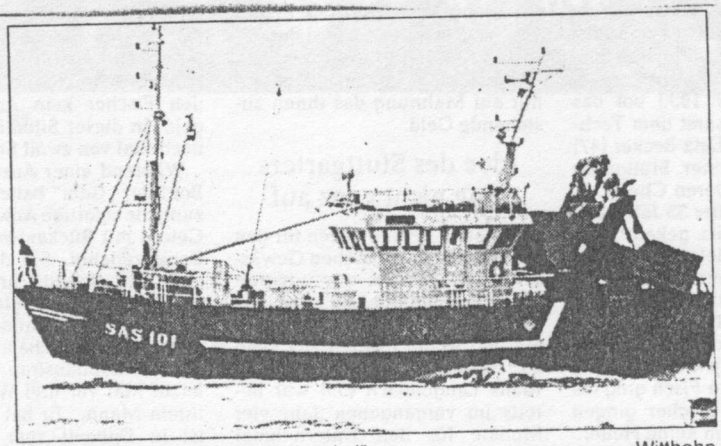


Der „Hammerhai" soll künftig in Angola eingesetzt werden. OZ-Foto: Schulz

Pressemeldungen aus der **Ostsee-Zeitung** aus dem Jahre 1995

„Heringshai" löscht auch in Cuxhaven

Cuxhaven (OZ/MAR) Die Namenstradition der Sassnitzer Fischereifahrzeuge setzt die „Heringshai" fort, die 1993 von der norwegischen Werft Johs. Kristensen in Hvide Sand gebaut worden ist. Vor einigen Tagen landete der 205 BRZ große Kutter des Sassnitzer Fischers Volker Ziegner seinen Fang in Cuxhaven an. Der erste, 1958 auf der Elbewerft in Boizenburg gebaute Kutter „Heringshai" (133 BRT), fand unter dem Namen „Seefuchs" einen neuen Besitzer.

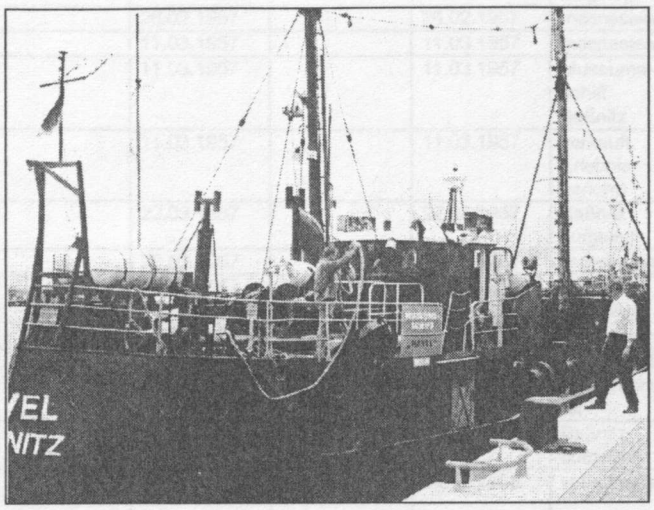


Der Sassnitzer Fischkutter „Heringshai". Witthohn

OZ. 2.8.95

Tradition verpflichtet, für die Saßnitzer eine Selbstverständlichkeit. So wurde am 19.03.1993 der Verein zur Entwicklung und zum Aufbau des „Fischerei- und Hafenmuseums" in Saßnitz gegründet. Die ständige Ausstellung des Museums dokumentiert eindrucksvoll die Saßnitzer Fischereigeschichte von den Anfängen der Gemeinschaftsfischerei im Jahre 1872 bis hin zur Umstrukturierung des Fischfang Saßnitz im Jahre 1990, Kernstück des Museums ist der rekonstruierte 26,5-m-Kutter **„HAVEL"**.
Auch bei der Neustrukturierung der Fischereiflotte besinnt man sich auf die alten ehrwürdigen 26'er. Der erste in Saßnitz in Dienst gestellte Neubau erhielt den Namen **„HERINGSHAI"** wie sein inzwischen außer Dienst gestellter Vorgänger.

SAS 284 als Investruine im Saßnitzer Fischereihafen, spöttisch auch als „schwimmender Puff" bezeichnet



Museumsschiff **„HAVEL"**

Schiffsliste der 26,5 m-Kutter

lfd. Nr.	Bau-Nr.	Fischerei-kennung	Name	Unterschei-dungssignal	Ablieferung	in Schiffsregister		Indienst-stellung	Verbleib (Stand 7/97)
						eingetragen bis 1988	gelöscht		
VEB Schiffbau- und Reparaturwerft Stralsund									
1	1	SAS- 270	**ELBE**	Y4SA		27.12.1956		15.01.1957	Saßnitz aufgelegt
2	2	SAS- 271	**BODE**	Y4SB		26.02.1957		26.02.1957	Saßnitz aufgelegt
3	3	SAS- 272	**ELSTER**	Y4SC		26.02.1957		26.02.1957	Indonesien
4	4	SAS- 273	**DAHME**	Y4SE		11.03.1957		11.03.1957	Indonesien
5	5	SAS- 274	**HAVEL**	Y4SF		11.03.1957		11.03.1957	Museums-schiff in Saßnitz
6	6	SAS- 275	**MULDE**	Y4SG		11.03.1957		11.03.1957	verkauft (s. Erlebnis-bericht)
7	7	SAS- 276	**WARNOW**	Y4SH		22.03.1957		22.03.1957	Saßnitz aufgelegt
8	8	SAS- 277	**SAALE**	Y4SI		26.03.1957		26.03.1957	Indonesien
9	9	SAS- 278	**SPREE**	Y4SJ		26.03.1957		26.03.1957	Saßnitz aufgelegt
10	10	SAS- 279	**UNSTRUT**	Y4SK		06.05.1957		26.05.1957	Indonesien
11	11	SAS- 280	**ABERDEEN**	DH 2280		23.01.1958	26.04.1970	14.02.1958	nach Kollisi-on verschrot-tet
12	12	SAS- 281	**DAS GAT**	Y4SL		14.02.1958		14.02.1958	Saßnitz aufgelegt
13	13	SAS- 282	**DOGGER-BANK**	Y4SM		14.02.1958		14.02.1958	verschrottet
14	14	SAS- 283	**FLADEN-GRUND**	Y4SN		14.02.1958		14.02.1958	Hamburg
15	15	SAS- 284	**JUTLAND**	Y4GA		14.02.1958		14.02.1958	Seetouristik
16	16	SAS- 285	**SCHLICK-BANK**	Y4GB		14.02.1958		14.02.1958	verschrottet
17	17	SAS- 286	**WIKING-BANK**	Y4GC		14.02.1958		14.02.1958	verschrottet
18	18	SAS- 287	**LINKBANK**	Y4GD		14.02.1958		14.02.1958	verkauft Hamburg
19	19	SAS- 288	**GR. FISCHER-BANK**	Y4GE		11.03.1958		03.11.1958	verschrottet
20	20	SAS- 289	**UTSIRA-LOCH**	Y4GF		19.03.1958		19.03.1958	verschrottet
VEB Elbewerft Boizenburg									
21	1001	SAS- 290	**NARWAL**	Y4SO	27.10.1958	04.08.1958		04.08.1958	Neustadt/ H.
22	1002	SAS- 291	**POTTWAL**	Y4SP	29.10.1958	04.08.1958		04.08.1958	
23	1003	SAS- 292	**WEISSWAL**	Y4SQ	28.10.1958	06.09.1958		04.09.1958	seit 1996 Waltouristik Neusee-and
24	1004	SAS- 293	**GRINDWAL**	Y4SR	02.11.1958	09.09.1958		09.09.1958	verschrottet
25	1005	SAS- 294	**SCHWERT-WAL**	Y4SS	21.11.1958	11.09.1958		11.09.1958	Räucher-schiff Saßnitz
26	1006	SAS- 295	**BLAUWAL**	Y4ST	28.11.1958	12.09.1958		12.09.1958	18.01.1991 privatisiert EignerWalter Lüdtke
27	1007	SAS- 296	**FINNWAL**	Y4SU	16.11.1958	10.11.1958		15.11.1958	verschrottet
28	1008	SAS- 297	**SEIWAL**	Y4SV	30.11.1958	15.11.1958		15.11.1958	Seetouristik
29	1009	SAS- 298	**ZWERGWAL**	Y4SW	05.12.1958	15.11.1958		15.11.1958	nach Bei-raeinsatz verkauft
30	1010	SAS- 299	**GRAUWAL**	Y4SX	10.11.1958	10.11.1958		15.11.1958	Verkauf Ghana
31	1011	SAS- 301	**SEELÖWE**	Y4SY	29.11.1958	08.11.1958		08.11.1958	verschrottet
32	1012	SAS- 302	**SEEBÄR**	Y4GG	16.12.1958	08.11.1958		08.11.1958	verschrottet
33	1013	SAS- 303	**SEEWOLF**	Y4GH	18.12.1958	13.11.1958		13.11.1958	nach Bei-raeinsatz verkauft
34	1014	SAS- 304	**RINGEL-ROBBE**		20.12.1958	13.11.1958	16.06.1974	13.11.1958	Geschenk an Guinea Bisseau
35	1015	SAS- 305	**SATTEL-ROBBE**	Y4GJ	23.12.1958	13.11.1958		13.11.1958	nach Bei-raeinsatz verkauft
36	1016	SAS- 306	**BAND-ROBBE**	Y4SZ	30.12.1958	29.11.1958		29.12.1958	verschrottet
37	1017	SAS- 307	**KEGEL-ROBBE**	Y4EA	31.01.1959	29.12.1958		29.12.1958	verschrottet

38	1018	SAS- 308	**BLAU-ROBBE**	Y4EB	17.02.1959	05.01.1959		05.01.1959	18.01.1991 privatisiert Eigner Frank Schluckner
39	1019	SAS- 309	**TÜMMLER**	Y4EC	28.02.1959	05.01.1959		05.01.1959	1995 a. D.-stellung Verkauf Hamburg
40	1020	SAS- 310	**DELPHIN**	Y4ED	10.03.1959	17.01.1959		17.01.1959	18.01.1991 privatisiert Eigner M. Marlon
41	1021	SAS- 311	**KRAGENHAI**	Y4EE	28.03.1959	17.01.1959		17.01.1959	18.01.1991 privatisiert Eigner R. Reich
42	1022	SAS- 312	**DORNHAI**	Y4EF	31.03.1959	17.01.1959		17.01.1959	18.01.1991 privatisiert Eigner U. Lewin
43	1023	SAS-313	**DOGGEN-HAI**	Y4EG	14.04.1959	19.01.1959		19.01.1959	verschrottet
44	1024	SAS- 314	**BLAUHAI**	Y4EH	20.04.1959	19.01.1959		19.01.1959	verschrottet
45	1025	SAS- 315	**HAMMER-HAI**	Y4EJ	27.04.1959	19.01.1959		19.01.1959	1994 abge-wrackt u. verkauft
46	1026	SAS- 316	**HERINGS-HAI**	Y4EK	30.04.1959	26.01.1959		26.01.1959	heute als **SEEFUCHS** Taucher-basisschiff
47	1027	SAS- 317	**EISHAI**	Y4EL	28.05.1959	26.01.1959		26.01.1959	18.01.1991 privatisiert
48	1028	SAS- 318	**SÄGEHAI**	Y4EM	30.05.1959	04.05.1959		04.04.1959	nach Bei-raeinsatz verkauft
49	1029	SAS- 319	**RIESENHAI**	Y4EN	31.05.1959	04.05.1959		04.05.1959	18.01.1991 privatisiert
50	1030	SAS- 320	**STERNHAI**	Y4EO	24.06.1959	04.05.1959		04.05.1959	18.01.1991 privatisiert

Anmerkung der Autoren:
Auf Grund differierender Angaben für einzelne Kutter wurde in der Schiffsliste bewußt das Datum der Eintragung in das Schiffsregister (nach Angaben der ehemaligen DSRK), das Ablieferungsdatum (nach Angaben der Elbewerft Boizenburg) und das Indienststellungsdatum (Quelle: „Hiev up") angegeben. Der Nachweis des Verbleibes der Kutter mußte aus Platzgründen kurz gehalten werden und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Quellennachweis

Strobel,D.; W.H.Hahlbeck,
Hiev up, So war die Hochseefischerei der DDR
Koehlers Verlagsgesellschaft mbH Hamburg, 1995

Betriebsgeschichte VEB Fischfang Saßnitz/ VEB Fischkombinat Saßnitz von 1949-1979
(betriebsinterne Veröffentlichung)

Fotochronik „40 Jahre VEB Fischfang Saßnitz"
(betriebsinterne Veröffentlichung)

Betriebszeitungen („Fischfang") des VEB Fischkombinates/Fischfang Saßnitz

Richter,U; Lorenzen,U.
Einige Bemerkungen zu Fischereistatistiken der See- und Küstenfischerei Mecklenburg- Vorpommern
Das Nordlicht, Heft 11,Rostock 1996

Richter,U.
Der 26,5-m Kutter - Baubeschreibung, Modernisierung und Einsatz
Modellbau heute, Heft 9, 1989, S.13 - 16

Richter,U.
Energiesparende und bestandsschonende Fangverfahren für die See- und Küstenfischerei der DDR
Seewirtschaft **21** (1989) 6, S. 295 -299

Richter,U.
Einige wirtschaftliche Betrachtungen zum Plattfischfang in der Fischereizone der DDR
Seewirtschaft (1990) 6, S. 301 -305

Richter, U.
Das Beira-Projekt - Solidaritätsfischerei der DDR vor der mocambiquanischen Küste - eines der größten Unternehmen in der Geschichte der deutschen Kutterfischerei
Schiff und Zeit, Heft 43, Herford 1995

Henschke,W.
Schiffbautechnisches Handbuch, 2. Auflage
VEB Verlag Technik Berlin
Band 2, S.922 ff 1965
Band 4, S.819 ff 1958

Thiel, H.U.; Ebert, R.
3- t- Netzwinde für Fischereifahrzeuge
Modellbau heute **12** (1981) 5 S. 24-27

Gabriel, O; Richter,U.
Die Snurrewadenfischerei- eine Methode für den energiearmen und selektiven Fischfang
Seewirtschaft **19** (1987) 10, S. 504 -508

Neumann, M; Strobel, D.
Vom Kutter zum Containerschiff
VEB Verlag Technik Berlin 1991

Autorenkollektiv der VW Stralsund
26,5-m-Stahlkutter
Schiffbautechnik **8** (1958) 3 , S.249-256

Autorenkollektiv
Die Seewirtschaft der DDR 1945-1980
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin (1963)

Mittelstädt, H.
Entwicklung der Kutterfischerei im VEB Fischfang Saßnitz
Seewirtschaft **11** (1979) 2 ,S.91-85

Rohrbeck, G.
Verbesserung der Arbeitsbedingungen durch den Einsatz hydraulischer Netztrommelwinden auf den 26,5m-Kuttern im VEB Fischkombinat Saßnitz
Berlin, Seewirtschaft 4 (1972) 7, S.541-543

Forschungsberichte des Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung Rostock-Marienehe
unveröffentlicht

Forschungs- und Reiseberichte der Abt. Fangtechnik des VEB Fischfang Rostock
unveröffentlicht

Lorenzen,U; Richter, U.
Sammlung von Sachzeugnissen und Augenzeugenmaterial
unveröffentlicht

Bildnachweis

Titelfoto: Frank Schluckner Saßnitz

Inhalt: Schluckner,F. ;Dietrich,B.; Kramer,R.; Richter,U.; Betriebsarchiv/Werkfoto Saßnitz;
Betriebsarchiv VW Stralsund; Repro aus „Jugend und Technik"

Zeichnungen: Lorenzen,U.; Kuhlmann,H.J.; Frau E. Bergner