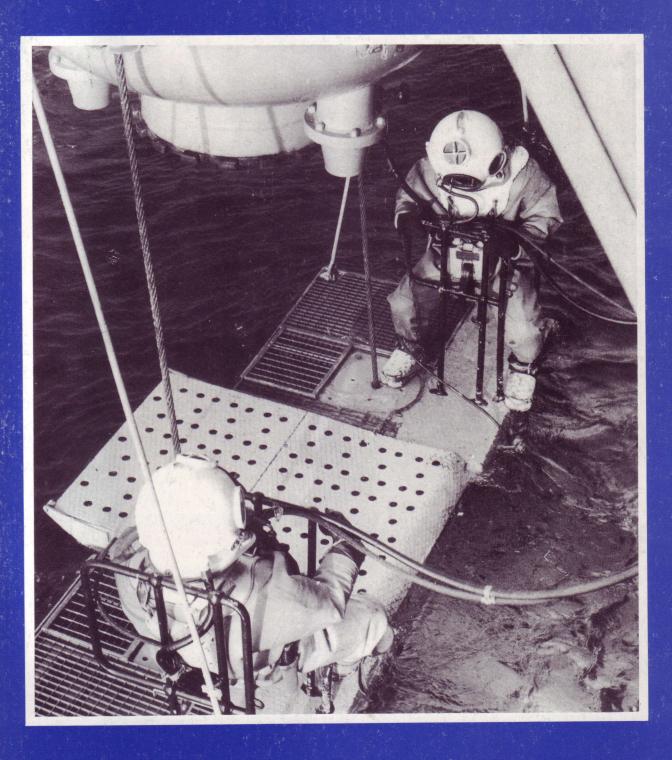
PANORAMA maritim

Mitteilungsblatt des DDR Arbeitskreises für Schiffahrts und Marinegeschichte



Die Logger des VEB Fischkombinat Rostock, die ersten Fangschiffe der großen Hochseefischerei der DDR

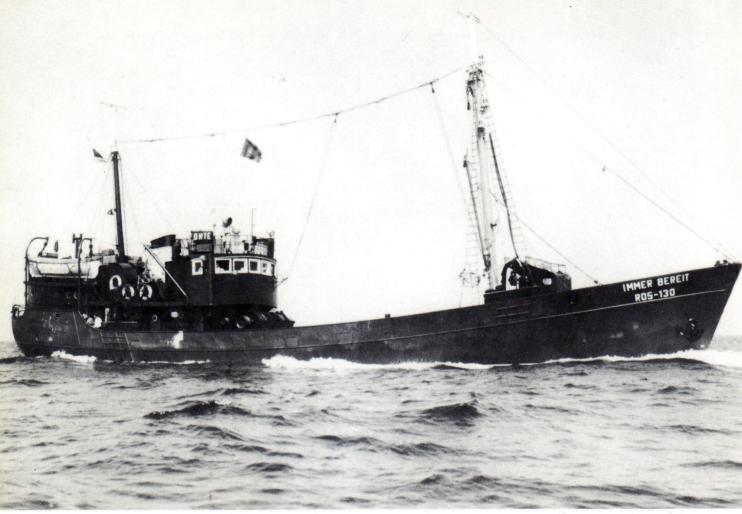
In den ersten Monaten des Jahres 1950 wurden auf der Volkswerft Stralsund durch den Vertreter der sowjetischen Militäradministration für Mecklenburg, Oberleutnant Tanaisow, aus dem Reparationsprogramm für die Sowjetunion die ersten Logger für die Gründung der volkseigenen Hochseefischerei der DDR übergeben. Aus technischen Gründen mußten die Fahrzeuge zunächst in Saßnitz stationiert werden. Am 19. Juni 1950 landeten die Logger ROS 101 HEINRICH MANN und ROS 104 ROSA LUXEMBURG den ersten Fisch am Schlachthof in Rostock-Bramow an.

Die provisorischen Löschanlagen am Anlandeplatz in Rostock-Bramow mußten von 1950 bis 1951 dem Umschlag von Seefischen dienen. Dabei spielte sich alles unter freiem Himmel ab. Sowohl die Löscharbeiten, wie auch die erforderlichen Ausrüstungen erfolgten bei Wind und Wetter ohne Dach über dem Kopf. Nach dem Löschen mußten die Schiffe wieder mit Eis, Proviant, Treibstoff, Frischwasser, Kohlen, Netzen und Tauwerk ausgerüstet werden.

Im Mai 1951 konnte in Rostock-Marienehe im ersten Teil des Hafenbeckens die Fischhalle I in Betrieb genommen werden. Die Logger hatten nun einen Heimathafen.

Was war der Logger eigentlich für ein Schiff? Der Logger war ursprünglich ein zweimastiges Segelschiff der französischen und holländischen Nordseeküste. Seit etwa 1870 verdrängte dieser Schiffstyp die bis dahin im Heringsfang eingesetzten Buisen. Die an der deutschen Nordseeküste heimisch gewordenen Logger waren aus Holz gebaut und hatten eine Länge von 25 bis 30 m. An beiden Masten wurden etwa 4 bis 5 Segel geführt. 1895 baute die Werft Bremer Vulkan die ersten Logger aus Schiffbaustahl, ebenfalls noch reine Segler. Erst im Jahre 1902 wurde von der Werft Bremer Vulkan in Vegesack der Logger BV 27 WOGE mit einer zusätzlichen Dampfmaschine mit einer Leistung von 70 PS gebaut. Auch bei diesem Schiff handelte es sich noch um einen Segler mit Hilfsdampfmaschine. Der erste deutsche Motorlogger BV 43 REIHER wurde 1913 in Holland gebaut. Das Schiff besaß immerhin schon einen Dieselmotor mit einer Leistung von 100 PS. Es war in der Lage, völlig auf die Segelausrüstung zu verzichten, was man jedoch keinesfalls tat. Der Logger war in der großen Heringsfischerei eingesetzt, zum Fang von Heringen in der ganzen Nordsee. Es war eine Saisonfischerei. Sie wurde mit Treibnetzen durchgeführt. In günstigen Jahren begann sie im März/April in der nördlichen Nordsee und folgte dem wandernden Hering in die mittlere und südliche Nordsee. Die Treibnetzfischerei endete im Herbst zeitweilig im englischen Kanal.

Der gefangene Hering wurde an Bord sorgfältig bearbeitet, d. h. gekehlt und gesalzen. Jeder Hering wurde einzeln in das Faß gelegt, Lage auf Lage. Die Fässer wurden durch die Matrosen verschlossen und notfalls abgedichtet, um keine Verluste zuzulassen.



Logger IMMER BEREIT - ROS - 130

Es war eine schwere Arbeit. Sie ist durch nichts an Land vergleichbar. Unbeschreiblich waren die Lebensbedingungen der Besatzungen auf den Loggern. Die Reisen dauerten 3 bis 6 Wochen. Bei guten Fängen konnte es eine kurze Reise werden. Bei schlechten Fängen jedoch entsprechend lang. Nach drei Wochen gab es nicht einmal mehr Brot. Alles Notwendige war in den Fässern vor deren eigentlichem Gebrauch verpackt: das Salz zum Salzen des Herings, aber auch der Schiffsproviant, Brot, Kartoffeln, Trinkwasser und sogar die Bunkerkohle auf Dampfloggern.

Zum Glück für die Besatzungen unserer jungen Hochseefischereiflotte brauchte das nicht wiederholt zu werden.

Die Logger der volkseigenen Hochseefischerei kamen im wesentlichen von den Werften Roßlau und Boizenburg (Nietlogger) und der Volkswerft Stralsund (Schweißlogger). Die Bauarten wiesen auf zwei geringfügig verschiedene Typen hin. Der genietete Logger verfügte über einen geringeren Tiefgang. Die Mannschaft war im Vorschiff untergebracht. Dazu kamen einige wenige andere bauliche Unterschiede. Der geschweißte Logger hatte einen geringfügig größeren Tiefgang als der Nietlogger, die gesamte Besatzung wohnte im Achterschiff und in den Aufbauten. Die beiden auf den Aufbauten befindlichen Rettungsboote waren nicht auf gleicher Höhe angebracht, sondern in Längsschiffsrichtung zueinander versetzt.

Die Hauptdaten der Logger wiesen folgende Parameter auf:

 Länge über alles:
 38,50 m

 Breite:
 7,20 m

 Seitenhöhe:
 3,50 m

 Tiefgang:
 2,70 m

 Tragfähigkeit:
 160–180 t

 Antriebsleistung:
 220 kW (300 PS)

Geschwindigkeit: 9 Kn
Aktionsradius: 6300 sm

Vermessung: rd 260 BRT
85 NRT
Fischraumkapazität: 87 t
Besatzung: 18 Personen

Zur fischereilichen Ausrüstung gehörten zwei Galgen an Steuerbord, Kurrleinenumlenkrollen und eine elektrisch angetriebene Kurrleinenwinde mit zwei Trommeln für ca. 1600 m Kurrleine mit einer Stärke von 18 mm Druchmesser. Die Netzwinde hatte vier Spillköpfe. Für die Treibnetzfischerei befand sich auf dem Vorschiff ein Vertikal-Drifterspill. Im Schanzkleid an Steuerbord des Vorstevens war eine große Lipp-Klüse zur Führung des Reeps eingelassen.

Die ersten Logger unserer Flotte besaßen auf dem Hauptdeck die für Logger typischen zwei Reihen Faßluken. Diese waren wohl günstig für das Laden und Löschen von Fässern, waren durch die Schraubverschlüsse aber sehr hinderlich bei der Schleppnetzfischerei. Ständig verhakten sich die Maschen des Schleppnetzes an den Knebelschrauben.

Die Faßluken wurden durch zwei verschalkbare Fischraumluken mit einsetzbaren Thermodeckeln und Blechkappen ersetzt. Diese Lukenabdeckung erwies sich als wesentlich günstiger, sowohl während des Aussetzens und Einholens des Netzes, als auch für das Verstauen und Löschen des Fanges (Frischfisch)

Das Fangdeck war geräumig und konnte durch hölzerne Einsteckplanken (Deckschotten) in einzelne Fächer unterteilt werden

Auf dem Deck und dem Vorschiff, die Schiffe hatten keine Back, ließen sich annähernd 200 Fässer zur Verarbeitung des Fanges, zum Nachpacken oder auch nur einfach mit Wasser gefüllt zum Vorquellen, aufstellen. Erst nachdem die Fässer gewissenhaft verschlossen und die Reifen mit dem Setzham-



Steert an Deck

mer nachgezogen waren, wurden sie mit Faßhaken an den über den Luken befindlichen Löschtaljen in den Laderaum gefiert und verstaut.

Während des Rundfischfanges wurde der Steert mit dem Fang (Kabeljau, Köhler, Rotbarsch, Schellfisch, in der Ostsee Dorsch) über die Steuerbord-Hocke entleert.

Nachdem das Netz wieder ausgesetzt war, wurde der Fisch vom Deckspersonal (Matrosen, Leichtmatrosen, Bestmann, Netzmacher und 2. Steuermann) geschlachtet, gewachsen, in Körbe gesammelt und nach Größe und Art sortiert über eine Trichterrutsche, die Sput, die in die Luke einsetzbar war, in den Laderaum geschüttet. Die Laderäume waren in einzelne Fächer (Hocken) unterteilt. Der Fisch kam auf eine schaufelhohe Eisunterlage. Zwischen den Fisch kamen noch während des Schüttens 2-3 Schaufeln voll Eis pro Korb. War die Hocke gefüllt, wurde sie gut mit Eis abgedeckt. Die Ladung Frischfisch im Raum wurde in Korb angegeben. Mit 1400 Korb waren die beiden Räume gefüllt. Das dauerte seine Zeit und war nach harter Fischerei Tag und Nacht, ohne Schlaf, nur unterbrochen von kurzen Essenpausen, erreicht. Die kürzeste Fangreise (Fischereizeit) dauerte auf einem Logger im Frischfischfang 3-4 Tage. Die Leute waren ermattet und dem Umfallen nahe. Sie unterhielten oft Unterstützung beim Verarbeiten des Fanges von Maschinisten, Maschinenassistenten und selbst vom Funker. Alle waren daran interessiert, jeden gefangenen Fisch mitzunehmen und so bald wie möglich die Heimreise anzutreten. Der Fang spielte sich oft im Europäischen Nordmeer, südlich der Bäreninsel und in der Barentsee ab.

Eisige Winde und hohe See zwangen jeden Mann dazu, sich selbst zu sichern und zu halten. Aber wieder und wieder mußte das Netz ausgesetzt und nach oft nur kurzer Schleppzeit mühselig mit der Hände Kraft eingeholt werden. Nachdem der letzte Hol gemacht war, der Fang unter Deck und das Netz abgeschla-

gen war, begann das große Reinschiff. Die Heimreise war angetreten. Das Netz wurde mit dem Strahlrohr der Feuerlöschanlage ausgespritzt und in den Wanten zum Trocknen aufgeheißt. Nur die Wachen waren besetzt. Nachdem man sich selbst unter der Dusche gereinigt hatte, wurde zum ersten Mal wieder eine Bauernnacht (ohne Wecken) durchgeschlafen.

Die Schiffe, die 1950 in Dienst gestellt wurden, waren ausgereifte Konstruktionen. Sie waren als Kombi-Logger gebaut, von vornherein sowohl in der Treibnetzfischerei wie auch in der Schleppnetzfischerei einsetzbar. Die Heringsfischerei, ausschließlich mit Treibnetzen durchgeführt, war bei uns zunächst nicht vorgesehen.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen war der Rundfischfang dringend erforderlich. Es galt, die Ernährung der Bevölkerung abzusichern und die Lücke der Versorgung mit tierischem Eiweiß zu schließen. Zudem waren die Voraussetzungen für den Aufbau einer Schleppnetzfischereiflotte nicht so umfangreich, wie die für den Aufbau einer Treibnetzflotte. Es war, wenn auch in geringem Maße, Personal mit Kenntnissen der Schleppnetzfischerei vorhanden.

Schon aus diesem Grund wurden die Besatzungen der Logger wie die Besatzungen von Fischdampfern zusammengestellt.

Besatzung eines Loggers der volkseigenen Rostocker Hochseefischerei Besatzung eines Loggers in der Treibnetzfischerei der BRD

- 1 Kapitän
- 11. Steuermann
- 12. Steuermann
- 1 Funker
- 11. Maschinist
- 1 Kapitän
- 1 Steuermann
- 1 Maschinist
- 1 Maschinenassistent
- 1 Koch

volkseigenen Rostocker Hoch seefischerei	der Treibnetzfischerei der BRD
1 2. Maschinist	1 Wantenehmer (der stärkste Matrose)
2 Maschinenassistenten	2 Spillöper
1 Koch	3 Matrosen
1 Kochsmaat	1 Kock im Raum (der jüngste Matrose)
1 Bestmann	
1 Netzmacher	2 Oudsten (ältere Leichtmatrosen)
4 Matrosen	1 Jungster (jüngster Leichtmatrose)
2 Leichtmatrosen	1 Avhauer (Schiffsjunge) 1 Reepschieter (Schiffsjunge)
rd. 18 Mann	rd. 17-20 Mann

Besatzung eines Loggers der Besatzung eines Loggers in

Wer waren eigentlich die Leute auf den Loggern, den ersten Schiffen unserer volkseigenen Hochseefischerei?

Schiffen unserer Vonkseigenen nochseenschler:
Sie kamen aus allen Kreisen und Bezirken der DDR, Leute aller Berufe, mit und ohne Kenntnisse, aber ganz sicher ohne jegliche seemännische Kenntnisse und Erfahrungen. Darunter waren auch einige Berufsseeleute der Handelsschiffahrt, Leute aus der Küstenfischerei und ehemalige Angehörige der Marine. Es war aber bei allen ein ungeheurer Wille vorhanden, mitzumachen, mitzufahren und zu lernen, den Älteren und Erfahrenen die Kenntnisse abzugewinnen und es selbst zu tun: Knoten, Spleißen, Löcher im Netz maschgerecht auszuschneiden und selbst wieder zu reparieren mit der hölzernen Netznadel.

Das Material war Sisal-, Manila- oder Baumwollgarn. Mit dem vorhandenen Willen und Lerneifer konnte ein junger Mensch nach 4–5 Reisen die erforderlichen Kenntnisse eines Hochseefischers erworben haben.

Bei einer Reisedauer von annähernd 3 Wochen gab es nach dem Einlaufen des Loggers im Heimathafen Rostock-Marienehe exakt 48 Stunden Freizeit. Sofort nach dem Einlaufen kam nach dem Einklarieren durch Paß- und Zollbehörden der beliebte Geldmann an Bord. Jedes Besatzungsmitglied erhielt einen Vorschuß für die soeben beendete Reise und die Abrechnung der vorherigen. Familienväter fuhren sofort nach Hause, wenn der Heimatort nicht zu weit entfernt war. Jüngere Besatzungsmitglieder beschafften sich eine Unterkunft im betriebseigenen Seemannsheim am Schillerplatz oder dem späteren am Schröderplatz. Abends ging es ins Kino und danach mit Sicherheit in eine der damals noch zahlreichen Bars oder Kneipen in Rostocks Altstadt. Dazu zählten u. a. Zietz'-Bierstuben, Insel-Bar, Zur Kogge, "HO, eine Treppe", Konzerthaus Mau oder wie sie alle hießen. Oft war man nach der Freizeit blank, hatte sich zwei neue Hemden und einen neuen Anzug gekauft, der aber während der kommenden Reise zur Arbeit an Deck angezogen wurde. Nach der Reise gab es garantiert einen neuen. Um das Essen und Trinken brauchte man sich keine Sorgen zu machen. Die Verpflegung an Bord war in der Zeit als es in unserem Land noch Lebensmittelkarten gab,

Zu den Vergünstigungen an Bord zählten steuerbegünstigte Genußmittel, das waren Zigaretten der Marke "Duett" und eine Weinbrandsorte "Non plus ultra". Diese wurde gehässigerweise auch Matrosentod genannt, völlig unberechtigt, denn alle die davon getrunken haben, lebten weiter, zwar mit schwerem Kopf, aber es ging. Man schrieb das Jahr 1951! Der Alkohol spielte an Bord der Logger die unterschiedlichste Rolle. Auf einigen Schiffen war es Brauch, nach dem Ablegen in Rostock noch einmal kurz in Warnemünde festzumachen und dort ein letztes Bier zu trinken. Auf anderen Loggern mußte nach dem Auslaufen sofort alles an Alkohol ausgetrunken werden, was man an Bord hatte. Es fischt nicht, hieß es, wenn wir auf dem Fangplatz ankommen, und es ist noch Schnaps da. Bier wurde im Faß mitgenommen. War das einmal angestochen, mußte es ausgetrunken werden, weil der Rest sonst schal wurde.

Der Zweig der Hochseefischerei war auf dem Gebiet der DDR völlig neu. Wie in jedem Wirtschafts- oder Industriezweig: ohne Fachleute geht es bei bestem Willen nicht. So auch nicht in der Hochseefischerei. Da konnten auch nicht befahrene Leute aus der Kutterfischerei der Häfen Warnemünde, Stralsund oder Wismar helfen.

Die Unterschiede der Großen und Kleinen Hochseefischerei waren zu groß. Über das ZK der SED waren deshalb in Gesprächen mit der KPD der Küstenländer der BRD arbeitslose Fischdampferkapitäne für unsere Flotte geworben worden. Die meisten siedelten mit ihren Familien und vollständigem Hausrat nach Rostock um und faßten Fuß. Ein Teil wollte mal kurz sehen und verschwand wieder.

Es waren gestandene Seeleute unter den aus der BRD zu uns gekommenen Kapitänen, Genossen, bewährte Antifaschisten, die bei kapitalistischen Fischdampfer-Reedereien keine Chance mehr bekamen. Aber es kamen auch Abenteurer, Glücksritter und Hochstapler, die unsere Flotte bei nächster Gelegenheit im Stich ließen.

Die Kapitäne, die aus der BRD zu uns kamen, wurden zu von ihnen gewünschten Bedingungen eingestellt, wie z. B. Bezahlung nach Fanganteilen und fester Heuer. Allen wurde eine Altersversorgung zugesichert. Am 11. August 1986 verstarb der letzte der zu uns gekommenen Fischdampfer-Kapitäne, Kapitän Carl Folkers, in Schwerin im Alter von 80 Jahren.

Im folgenden sollen noch einmal die Kapitäne genannt werden, die in den Anfangsjahren der Gründung des Betriebes und der Loggerflotte der DDR in unseren Staat kamen und auf Loggern tätig waren:

	aus:	in Rostock gefahren auf:
Otto Baltrusch Eduard Bednarzik Gustav Deutschmann Hinrich Druskus Carl Folkers Bruno Henning August Hesemann Alfred Heuser Walter, Holländer Karl von Häfen Otto Koch Wilhelm Knief Heinrich Kröhnke	Kiel Bremerhaven Bremerhaven Kiel Hamburg Bremerhaven Hamburg Emden Cuxhaven Cuxhaven	Logger, Trawler Logger Logger Logger Logger, Trawler Logger, Trawler Logger, Trawler Logger, Trawler Trawler Logger, Trawler Logger, Trawler Logger Logger, Trawler Logger Logger, Trawler Logger, Trawler Logger, Trawler
Adolf Kröhnke Emil Last Richard Lehmann Hans Lei Karl Marten Klaus Mansholt	Cuxhaven	Logger Logger Logger Logger Logger
Otto Mrozewski Heinz Ostinger Hans Peters Hubert Elkemann-Reusch	Bremerhaven Kiel	Logger, Trawler Logger Logger Logger
Richard Relle Hermann Röttger Alex Schild Adolf Schill Gerhard Schulte Hein Unbescheiden Bruno Ziems	Kiel Cuxhaven Cuxhaven Bremerhaven	Logger, Trawler Logger Logger, Trawler Logger, Trawler Logger Logger

Die Kapitäne hatten einen reichen Erfahrungsschatz auf dem Gebiet der Großen Hochseefischerei mit nach Rostock gebracht. Für die ersten Logger mußten noch komplette Fanggeschirre, angefangen von Scherbrettern, Schäkeln, Kauschen, Wirbel, Stander, 120-Fuß-Netze, Tunnel, Steert und vieles andere und die nötigen Ersatzteile in Hamburg bei der renommierten Fischerei-Ausrüstungs-Firma Mewes & v. Eitzen gekauft werden. Durch Hinweise und auf der Grundlage von Beratungen der Kapitäne konnten schon 1951 fast alle Zube-

Fischerei- RegNr.	Schiffsname	U-Signal	Bauart	
ROS 101 ROS 102 ROS 103 ROS 104 ROS 105 ROS 106 ROS 107 ROS 108 ROS 109 ROS 110 ROS 111 ROS 112 ROS 113 ROS 114 ROS 115 ROS 116 ROS 117 ROS 118 ROS 117 ROS 118 ROS 119 ROS 120 ROS 121 ROS 122 ROS 123 ROS 124 ROS 125 ROS 125 ROS 126 ROS 127 ROS 128 ROS 127 ROS 128 ROS 129 ROS 130 ROS 131 ROS 132 ROS 133 ROS 134 ROS 135	HEINRICH MANN KARL MARX FRIEDRICH ENGELS ROSA LUXEMBURG KARL LIEBKNECHT AUGUST BEBEL RUDOLF BREITSCHEID ERNST THÄLMANN CARL V. OSSIETZKY GESCHWISTER SCHOLL WELTFRIEDEN III. BUNDESKONGRESS NATIONALE FRONT WOLGOGRAD EX STALINGRAD ANTON SAEFKOW MARIA MAGDALENA ROSSI OKTOBERREVOLUTION SOLIDARITÄT PATRIOT EINHEIT AKTIVIST 1. MAI CLARA ZETKIN ADOLF HENNECKE MAX REIMANN THOMAS MÜNTZER WERNER SEELENBINDER FREUNDSCHAFT JUNGER PIONIER IMMER BEREIT III. WELTFESTSPIELE ERICH HONECKER AUFBAU FÜNFJAHRPLAN ROSTOCK	DHSA DHSB DHSC DHSC DHSF DHSF DHSG DHSI DHSI DHSJ DHSK DHSN DHSN DHSN DHSN DHSO DHSR DHSS DHST DHSV DHSW DHSX DHSX DHSX DHSX DHSX DHST DHSC DHSC DHSC DHSC DHSC DHSC DHSC DHSC	Nietlogger Nietlogger geschweißt geschweißt Nietlogger geschweißt genietet geschweißt geschweißt geschweißt genietet geschweißt genietet geschweißt	
Bauwerft	Kapitän b. Indienst- stellung	Indiens stellung		
Boizenburg Boizenburg VW Stralsund VW Stralsund Boizenburg VW Stralsund Roßlau VW Stralsund Roßlau Boizenburg Roßlau Boizenburg Roßlau Boizenburg Roßlau VW Stralsund	Paul Ahrends Friedeheim Paul Schulz Pieper Hermann Röttger Ernst Schulz Kolbe Otto Baltrusch Kolbe Martin Böttcher Helmut Gresle Hannes Hinrichs Walter Holländer August Hesemann Walter Jenß Otto Koch Alfred Heuser Adolf Schill Hermann Röttger Otto Baltrusch Hubert Reusch Hein Ostinger August Hesemann Günter Adebar Karl Störtebecker Heinz Adler Klaus Mansholt Karl-Heinz Hübner Alex Schild Gerhard Schulte Richard Rath Heinrich Krönke Willy Hildner Hans Schilling	4. 3.5 30. 3.8 6. 4.5 23. 4.5 15. 5.5 26. 6.5 19. 7.5 2. 8.8 8.10.12.12.12.12.12.12.12.12.12.12.12.12.12.	1963 verkauft 28. 2.69 31. 7.80 1959 verkauft 1. 7.69 1.12.68 50 31. 9.78 50 31. 1.69 50 1.12.68 50 1.12.68 50 1.12.68 50 1.12.68 50 1.7.69 50 1.12.68 50 1.7.69 50 1.7.69 50 1.7.69 51 1.7.69	

hörteile zu den Fanggeräten in der DDR selbst angefertigt wer-

Das Bildungsniveau der Kapitäne entsprach dem Ausbildungsstand der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg. Es gab einige

Kapitäne, die während des Dienstes bei der Kriegsmarine als

Steuermannsmaat oder Obersteuermann zwangsläufig Wissen erworben hatten. Die vorhandenen nautischen Kenntnisse

waren erschreckend gering. Keiner der Kapitäne wurde jemals dabei angetroffen, eine astronomische Beobachtung durchzu-

führen, um danach den Schiffsort zu berechnen. Es ist nicht mehr zu klären, ob es zum damaligen Wissen gehörte, jemals

überhaupt beherrscht wurde oder nicht. Sie fuhren mit Daumen und Zeigefinger auf der Seekarte, beobachteten das

Echolot, setzten ordentlich den Kurs ab und bestimmten durch Auflegen der Hand von der Größe einer Ballastschaufel in der Seekarte: "Hier stoht wi!"

Wehe dem mit frischem Wissen von der Seefahrtschule Wustrow angefüllten, mit Ortsstundenwinkel, sphärisch-astronomischem Grunddreieck, Ephemeriden, Logarithmus und Semiverus jonglierenden jungen Steuermann, der diese Position

anzweifeln wollte! Die schlimmste Marotte, die fast alle Kapitäne der alten Schule an sich hatten, war das Vermessen! Vermessen und nachge-

messen wurde alles! Die Kurrleine, das Netz, die lange Falsche, die kurze Falsche Headleine, neu angefertigte Stander, die soeben von den Matrosen gespleißt wurden und vieles Weiteres. Gnade den Matrosen, wenn drei Zentimeter Unterschied beim Vermessen festgestellt wurden! Dann hieß es: alles noch Mal neu! Es kam auch vor, daß vom Kapitän beim Vermessen befohlen wurde: "Nehm' man dissen Zollstock, der is

genauer. Der ist noch von Stülcken!" Im allgemeinen reichte der sogenannte Meterstock: ein Besenstiel, auf dem in Abständen von 10 zu 10 Zentimeter Kerben eingeschnitzt waren. Neugespleißte Stander wurden von gewitzten Matrosen gleichmäßig über den Spillkopf der Netzwinde gereckt, dann erst dem Kapitän zum Nachmessen vorgestellt. Die stimmten dann immer. Es gibt eine Unzahl von

Döntjes, die sich an Bord unserer Logger abspielten. Viele wären es wert gewesen, sie schriftlich festzuhalten. Viele aber sollten besser vergessen werden! Aber es war unverkennbar. Unser Staat bildete rechtzeitig guten Nachwuchs aus. Waren es zuerst bereits befahrene Matro-

sen oder Nautische Offiziere der Handelsmarine mit kleineren Befähigungszeugnissen, die an der damaligen Seefahrtschule Wustrow ausgebildet wurden oder das nächst höhere Patent in Lehrgängen erwarben, so waren es bald die ersten Nachwuchskräfte, die im Betrieb das Laufen gelernt hatten. Sie hatten nach Abschluß der Grundschule im Betrieb den Beruf eines Matrosen der Hochseefischerei erlernt. Waren auf den Loggern, wie es Vorschrift war, mindestens 3 Jahre als Matrose, Netzmacher oder sogar als Bestmann gefahren. Da der

Wunsch vorhanden war, wurden diese jungen Leute durch den Betrieb zum Fachschulstudium an die Seefahrtsschule dele-

giert. Dort erwarben sie die Befähigungszeugnisse B 2 Steuermann in Kleiner Hochseefischerei, B 4 Steuermann in Großer Hochseefischerei und B 5 Kapitän in Großer Hochseefischerei

nach erfolgreichem Abschluß der Lehrgänge. Sie wurden gute

Steuerleute und Kapitäne. Es machte sich bemerkbar, daß die Grundlagen und Voraussetzungen solider waren. Es dauerte nur kurze Zeit, dann hatten die Nachwuchskräfte die Kapitäne der alten Schule eingeholt und überholt. Zum Ende der sechziger Jahre kam das Ende der Loggerflotte.

Die Schiffe waren moralisch verschlissen. Sie hatten noch eine kurzzeitige Periode erlebt, die eigentlich die produktivste wäh-

rend ihres Daseins war: - die pelagische Fischerei. Das pelagische Heringsschleppnetz von zwei Loggern gleichzeitig zwischen dem Grund und der Wasseroberfläche gezogen, in Verbindung mit einer hydroakustischen Ortungslage, ließ den Heringsfang in der Nordsee um ein Vielfaches ansteigen. Es war aber nur noch ein kurzes Aufflackern. Die Überfischung der Nordsee, besonders im Heringsfang, ließ sich nicht verleug-

Ab 1967 bis 1968 wurden noch 10 Logger zu Ringwadenfän-

gern umgebaut. Trotz einzelner Erfolge war es unverkennbar,

die Zeit hatte die Logger eingeholt. Auch die Zeit der Ringwadenfänger war vorbei. Es mußte der Entschluß gefaßt werden, die Logger, der Betrieb verfügte noch über 33 Stück, aus dem aktiven Flottendienst auszusondern. Manch' aktiver Hochseefischer, Nautiker oder Techniker nahm wehmütig von seinem Schiff Abschied, das ihm jahrelang Heimat und Arbeitsplatz gewesen war. Allen konnte ein neuer Arbeitsplatz auf neuen und größeren Schiffen geboten werden.

nen.

noch 'mal ein paar Seeleute der alten Schule, dann taucht doch unwillkürlich nach kurzer Zeit die Frage auf, "Weeßt noch dormols bi Hein . . .? Dat weern noch Tieden!" Die Logger wurden von 1969 bis 1980 nach und nach an ausländische Interessenten verkauft. Am längsten blieb ROS 129 JUNGER PIONIER im Dienst. Dieses Fahrzeug diente von

Die Arbeits- und Lebensbedingungen auf modernen Heckfän-

gern waren nun wesentlich angenehmer. Treffen sich heute

Kontrollschiff in der ökonomischen Zone der DDR. Der letzte Kapitän war Werner Albert, ein gebürtiger Rostokker, der mit dem Schiff jahrelang im Fischfang tätig war. Er

1979 bis 1981 noch dem Fischereiaufsichtsamt der DDR als

hatte mit dem Schiff seinen Dienst beim Fischereiaufsichtsamt der DDR aufgenommen und das Schiff dort auch außer Dienst

gestellt. Die Logger hätten es verdient, daß der letzte als Tradi-

tionsschiff der Nachwelt erhalten geblieben wäre.