

Neue
Berliner
Illustrierte

NBI

Die Zeit im Bild

41. Jahrgang

3/85

0,60 M

Bestmann »Othello« Tews:

Fisch im Griff

Mit Rostocker Fischern im Südatlantik

Seiten 12 bis 19

andenes
gdeburg:

**Bahn
mer-
frau**

n 6 bis 9

en-WM:

**nelle
hren**

24 bis 27

mit Blut:

**e des
itals**

n 10/11

Folklore

kuador:

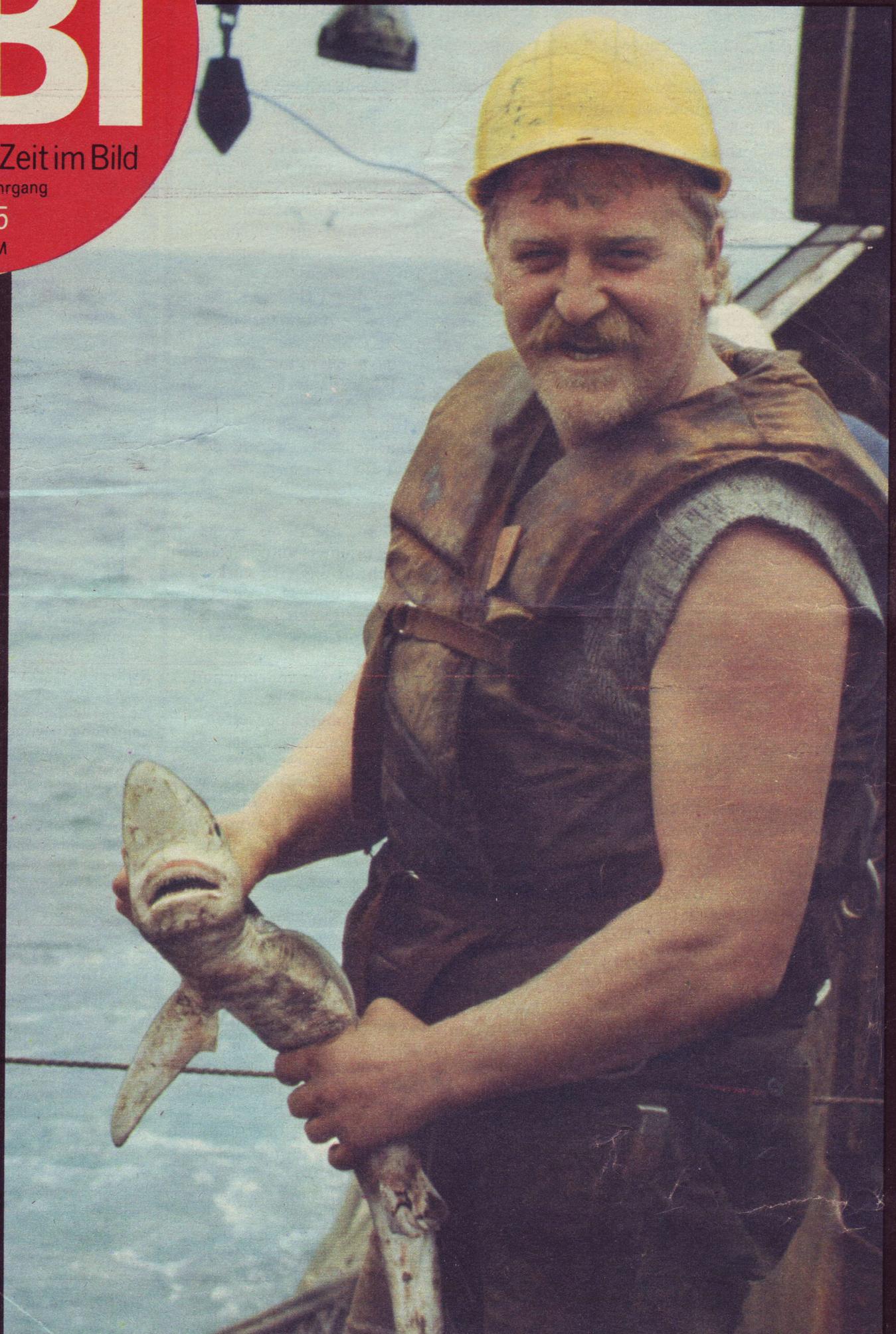
**und
öten**

n 36/37

gekühlt:

ader

n 30/31



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

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





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



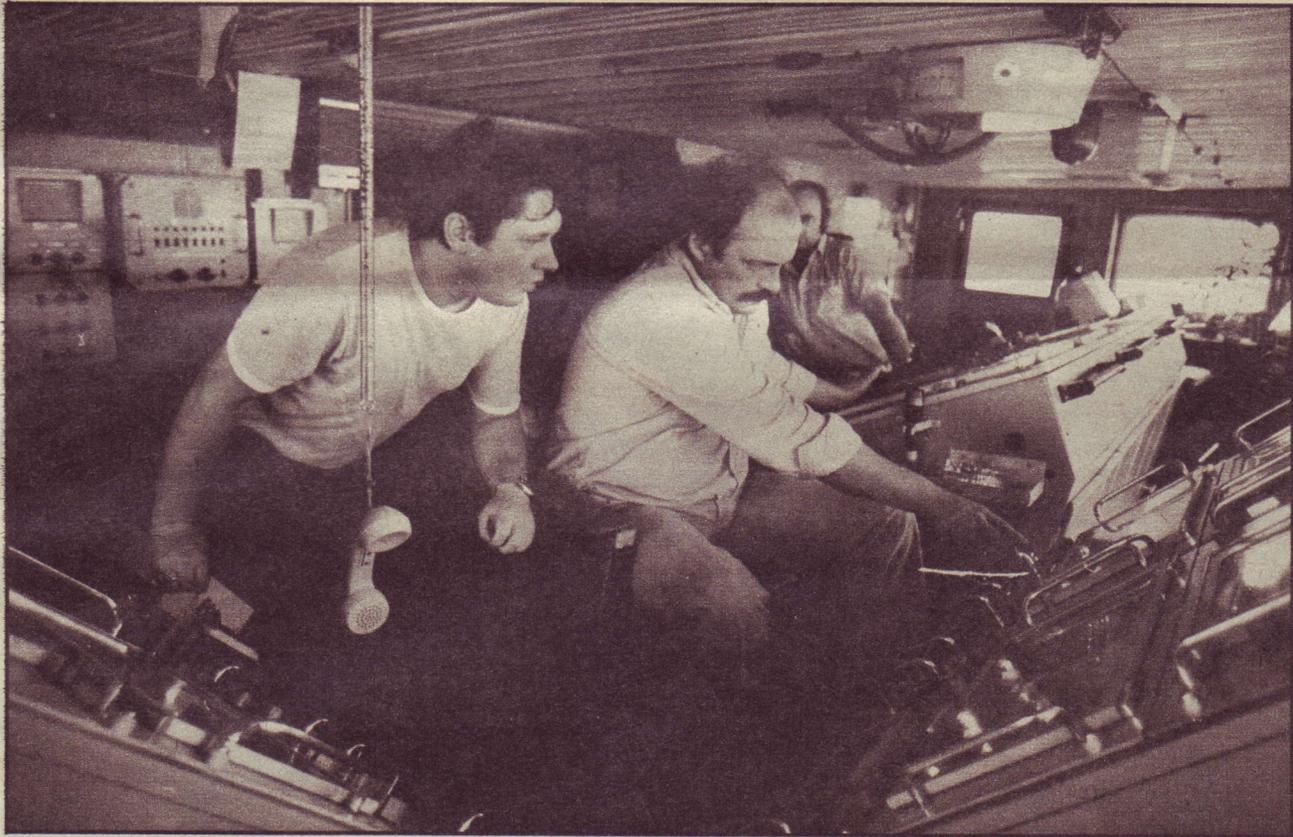
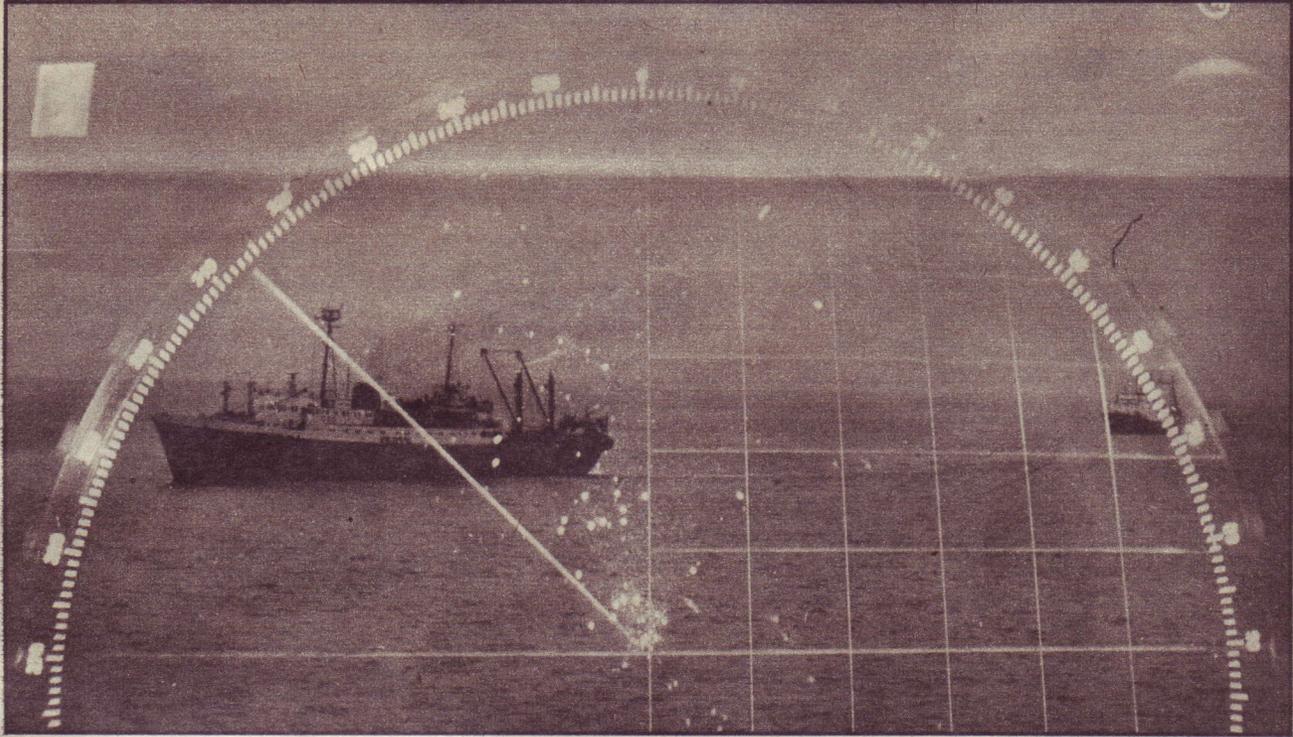
Wasser hieven soll. Kaum ist der volle Steert an Deck, prüft Kapitän Bernd Coijanovic Menge und Qualität des Hols. Dann ergießt sich der Fischstrom in die Bunker und auf die Bänder, die ihn zu den

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

Aus dem Bordtagebuch von Bernd Prause (Text) und Bernd Seifert (Bild)

Fortsetzung
von Seite 13

Fischfieber



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

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

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

Fliegende Fischer:

MIT DER IL 62
ZUM ARBEITSPLATZ

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

Oder auch für einen Diplomaten. Uwe fährt seit 27 Jahren zur See. »Die Reisen wurden seitdem immer länger. Das brachte zeitweilig Probleme mit sich. Vor allem als die Kinder noch klein waren. Hut ab vor den Frauen. Sie haben ebenso Schwerstarbeit geleistet wie wir auf See. Für ein ›Zusammenleben in Raten‹ braucht man den richtigen Partner und Freunde an Land.«

An Bord ist kein Mangel an Freunden. Bergers bester Kumpel ist Eddi Tuchen, der Netzmacher. »Wir sind so gut eingespielt, daß wir uns ohne Worte verstehen. Auf dem Pott muß

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

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

Hafen von Luanda; erster Seetag.

**AUF DIE »TUREK« GEHT'S
ÜBER DIE »BLANKENSEE«**

Vor dem Flughafen wartet ein Lkw W 50. Einer von 10 000, die von der DDR seit Mitte der siebziger Jahre nach Angola geliefert worden sind. Der Fahrer ist Mitglied einer FDJ-Brigade, die Lkw aus dem Ludwigsfelder Nutzkraftwagenkombinat repariert. Er verstaut das Gepäck, bringt es zum Hafen. Dort steigen zu unserer Verwunderung die Fischer zielsicher das Fallreep des MS »Blankensee« empor. Der 102 Meter lange, 15 Meter breite Supertrawler hat sich hinter dem Frachter unserer Seereederei versteckt. Schon am Nachmittag heißt es: »Leinen los!« Luanda verschwindet in der sinkenden Abendsonne.

DER BOCK WACKELT
MIT DEM SCHWANZ...

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

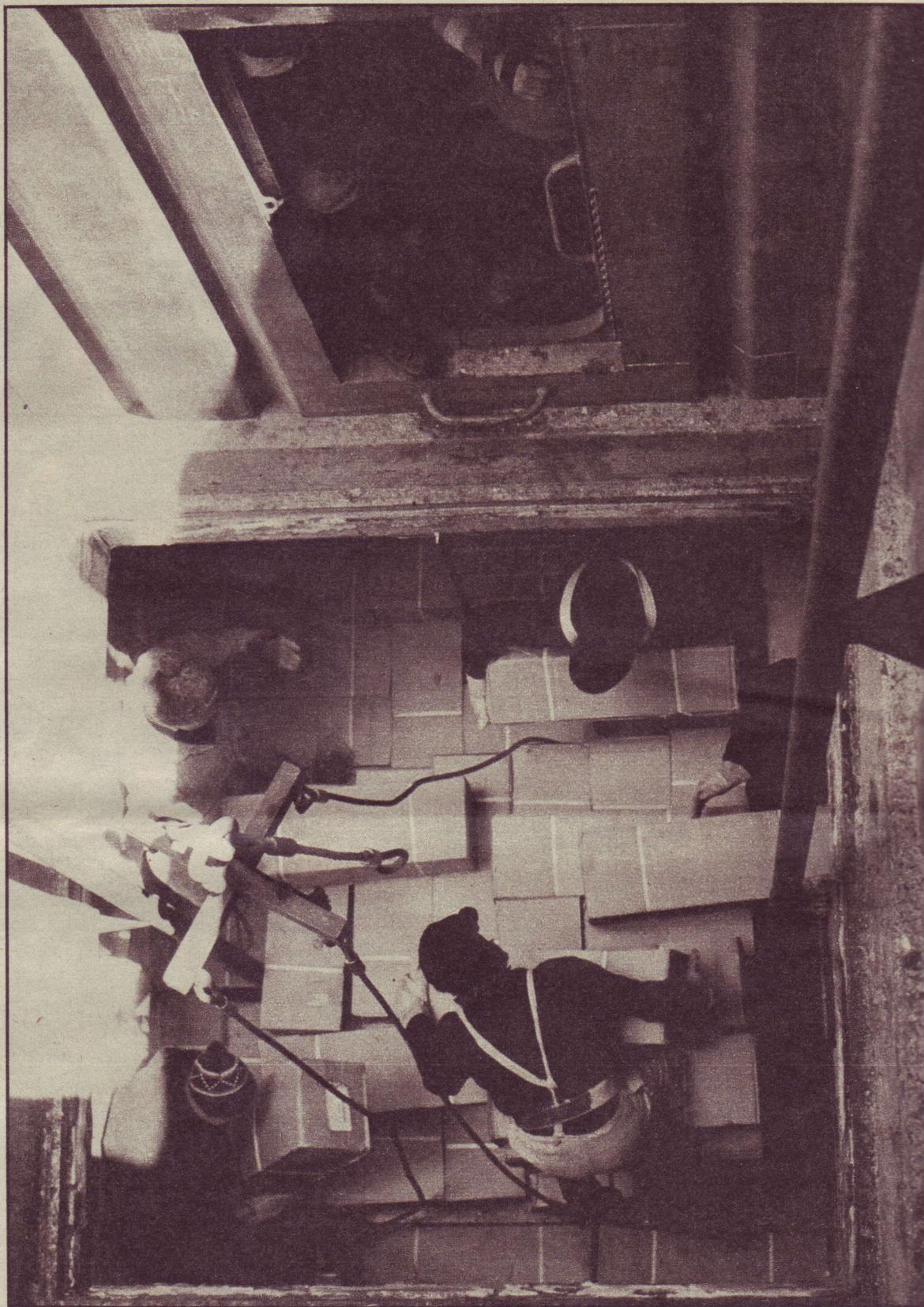
Auf dem Arbeitsdeck herrscht rege Betriebsamkeit. Bestmann Uwe Berger, Brigadier der Decksgang, starrt gebannt auf eine Zeichnung. Für uns sind die Abbilder böhmische Dörfer: zipfelmützenartige Geflechte mit vielen Seilen an der weitausladenden Öffnung sind zu sehen. Zum Ende hin Maschen verschiedener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



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

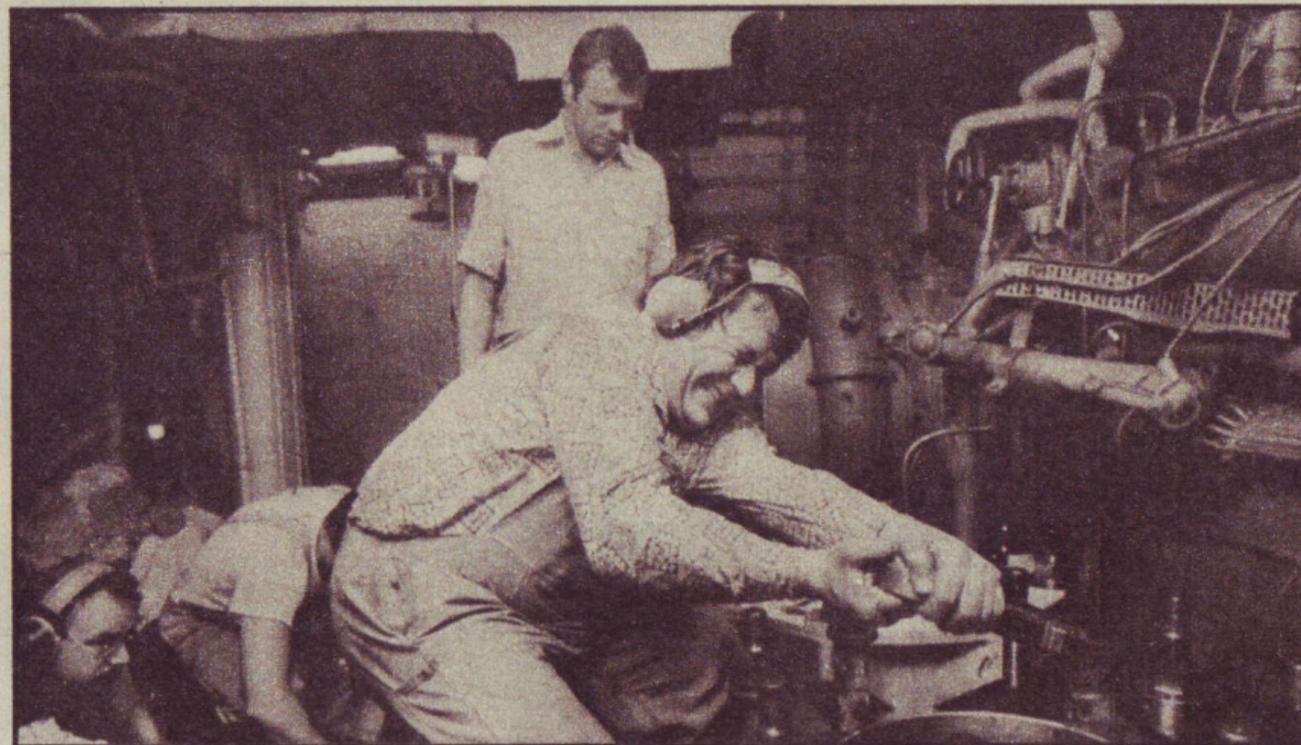
Ältere Netze waren geknotet, ohne Strippenarme. Die Knoten wirkten wie bremsende Treibanker. Sie verursachten unzählige kleine Wasserwirbel, vor denen die Fische flohen. »Ihr Instinkt dafür, nahenden Fangfahrzeugen zu entkommen, ist ausgeprägt«, erzählt Rainer Liebtreu. Die Schildmakrele, ein schneller Schwimmer, ist besonders pfiffig. Auf sie aber macht die Besatzung im Südatlantik vor allem Jagd.

Am Nachmittag bekommen wir Gesellschaft. Am Horizont tauchen mehrere Schiffe auf. Kapitän Cojjanovic, der sein »Spekulierglas«, an Land gemeinhin als Fernglas bekannt, beiseite legt und im Jagdsitz Platz nimmt, ortet zielsicher: »Die Freunde.« Die Ruhe im Gesicht des Kapitäns weicht der Anspannung. Den Kopf von oben nach unten bewegend, verfolgt er die Impulse der Ortungsgeräte. Sie lassen immer dann, wenn Fisch unterm Schiff durchläuft, sekundenlang bizarre Gebilde aufleuchten: elegant gebaute Fernsehtürme mit bauchigen Aussichtsetagen oder seltsame Pagodendächer. Was in Sekundenschnelle am Auge vorbeihuscht, wird auch aufgezeichnet. Das Echolot malt auf weißes Papier schwarzes Gesprenkel oder flockige Wolken in verschiedenen Tiefen. Fischanzeigen. Durch Verkürzen oder Verlängern der Schleppleinern muß das Netz genau in diese Tiefen gebracht werden. Am Netz ist eine Sonde befestigt, auch drittes Auge des Fängers genannt. Sie meldet zur Brücke, welche Menge Fisch in die Maschen geht. »Interessanter als manches Fernsehprogramm«, bemerkt der Käpt'n zu seinem 3. nautischen Offizier. Stefan Kramp (28) verfolgt im Radar den Kurs der Fangschiffe aus der UdSSR, Polen, Bulgarien und Rumänien. Den Kapitän interessiert besonders, welchen Kurs die sowjetischen Schiffe nehmen. Er weiß, »wo sie hinfahren, da steht der Bock«. Über UKW nimmt er Kontakt zu ih-





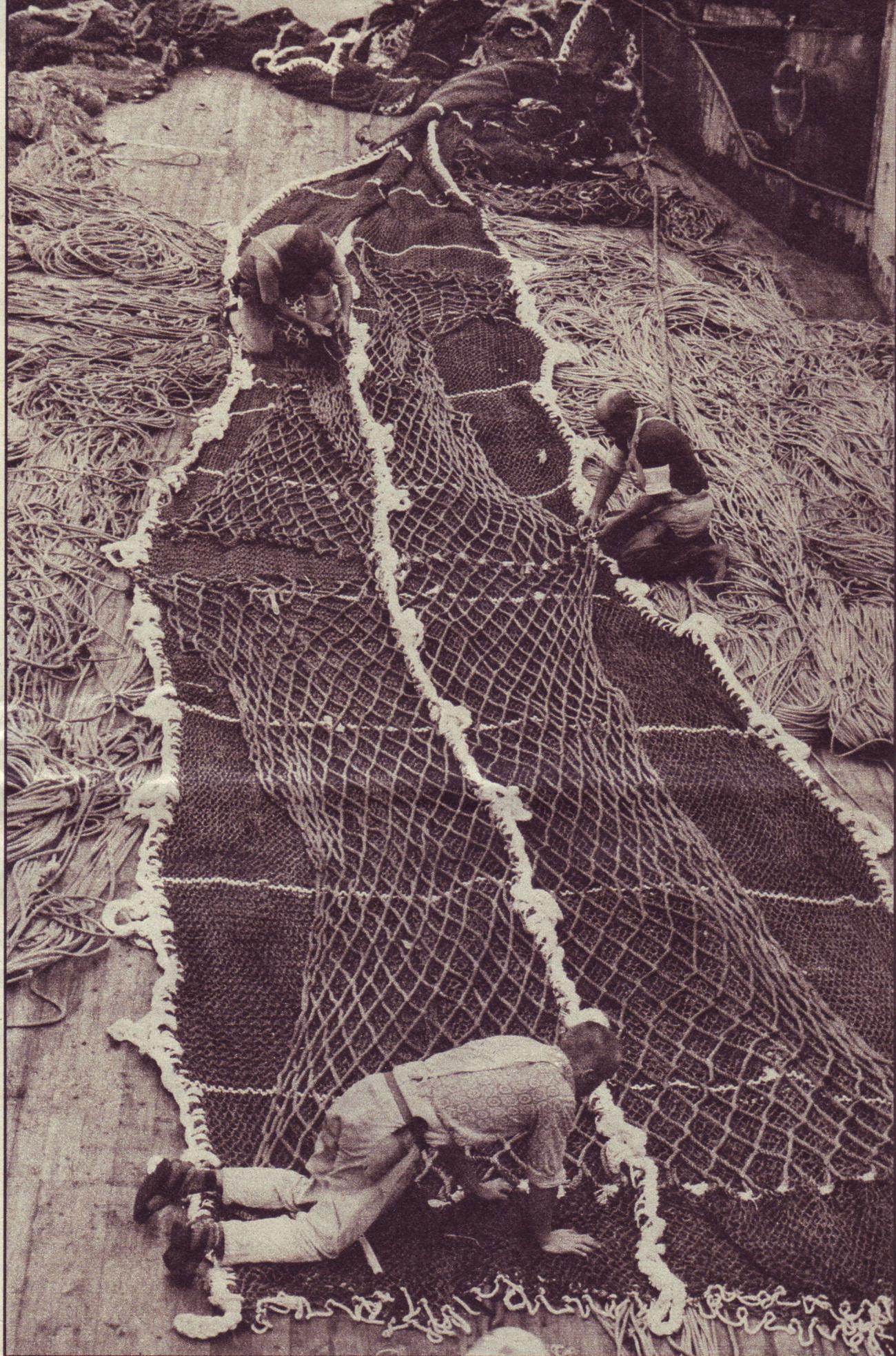
Bis zu 60 Tonnen Fisch können am Tag über die Verarbeitungsanlagen geschickt werden.



Übergabe des gefrosteten Fisches auf hoher See an das Kühl- und Transportschiff »Lütten Klein« (oben).

Die Reparatur an der Hauptmaschine verlangt alle Kraft.

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



nen auf. Die sowjetischen Berufskollegen geben bereitwillig Auskunft über die Fischereisituation.

Bernd Coijanovic läßt die Ortungsgeräte nicht aus den Augen. Die Anzeigen mehren sich. »Der Bock wackelt mit dem Schwanz.«

»Noch zehn Meter zu«, ruft er ins Mikrofon, das er wie ein Schlagersänger zwischen den Fingern hält. Die Kurrleinenwinden heulen kurz auf. Der Windenfahrer meldet: »260 Meter sind fest.«

Die Erwartungen an den ersten Hol

der Reise sind groß. Selbst der Chief Hans-Werner Buck hat die Maschine verlassen und ist auf die Brücke geeilt. Er freut sich über die vielversprechenden Anzeigen. »Kein Wunder, wir machen ja auch volle Fahrt.« Nach einer weiteren Stunde kommt erstmals das Kommando: »Fertigmachen zum Hieven.« Der Kapitän verläßt den Jagdsitz und schlüpft hastig in Stiefel und wettergezeichnete Wattejacke. Er kann es kaum erwarten, bis der Beutel auf das Arbeitsdeck hochgezerrt ist. »Für den

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

Fünfter Tag:

EIN JONAS SCHEINT
AN BORD ZU SEIN

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

halb sind wir in der hellen, freundlichen »Kranken-Oase« mit Farbfotos von Hochgebirgen an den Wänden, untergebracht. »Im Notfall wäre auch anderswo Platz«, hatte der Schiffsarzt beim Aufsteigen in Luanda gemeint.

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

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

Sechster Tag:

DIE ERSTE FRAGE GILT
DEM FISCH

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

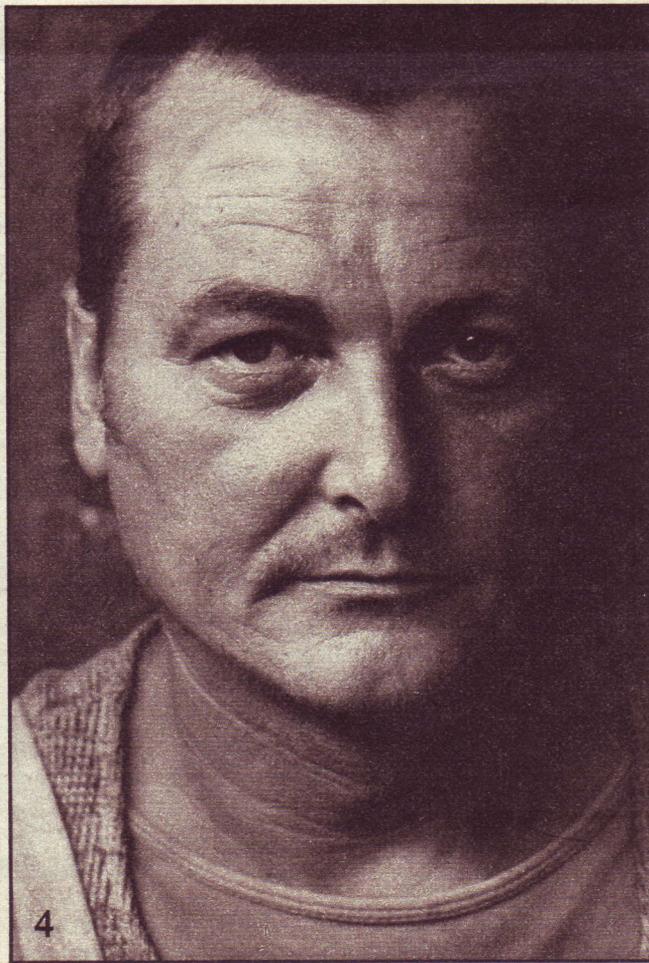
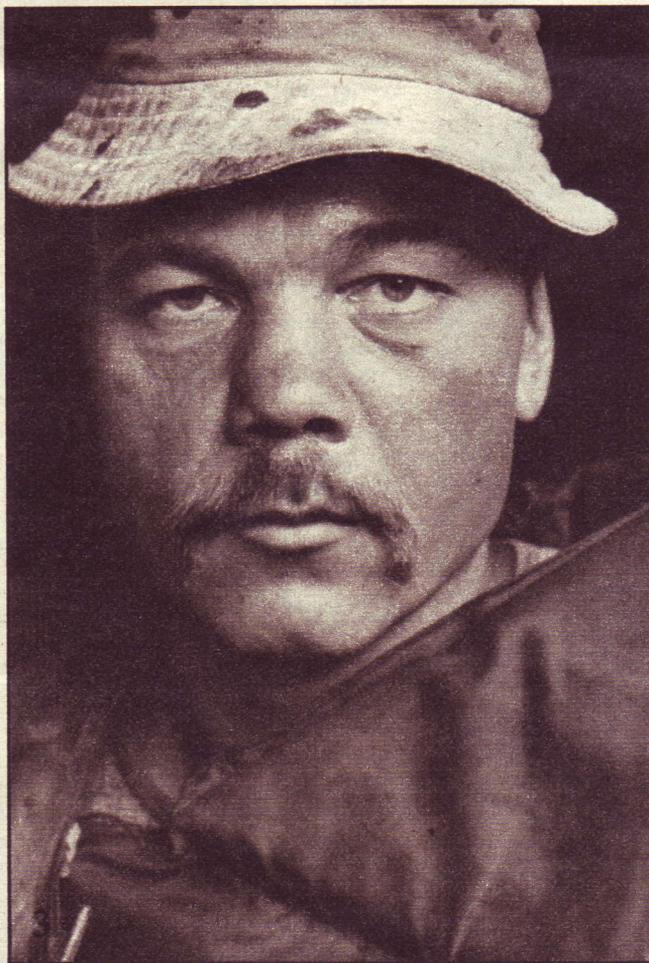
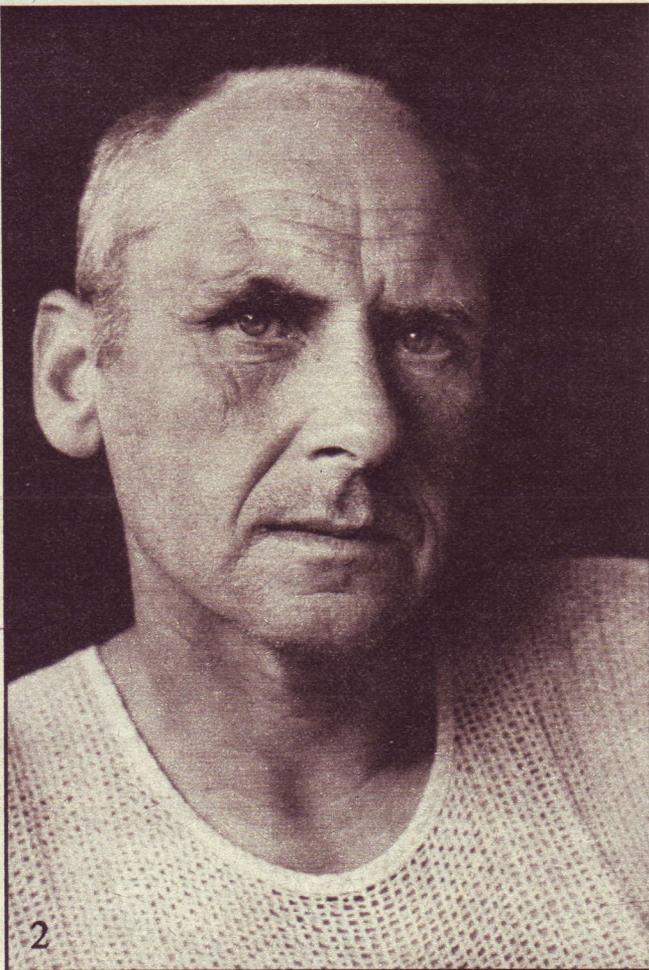
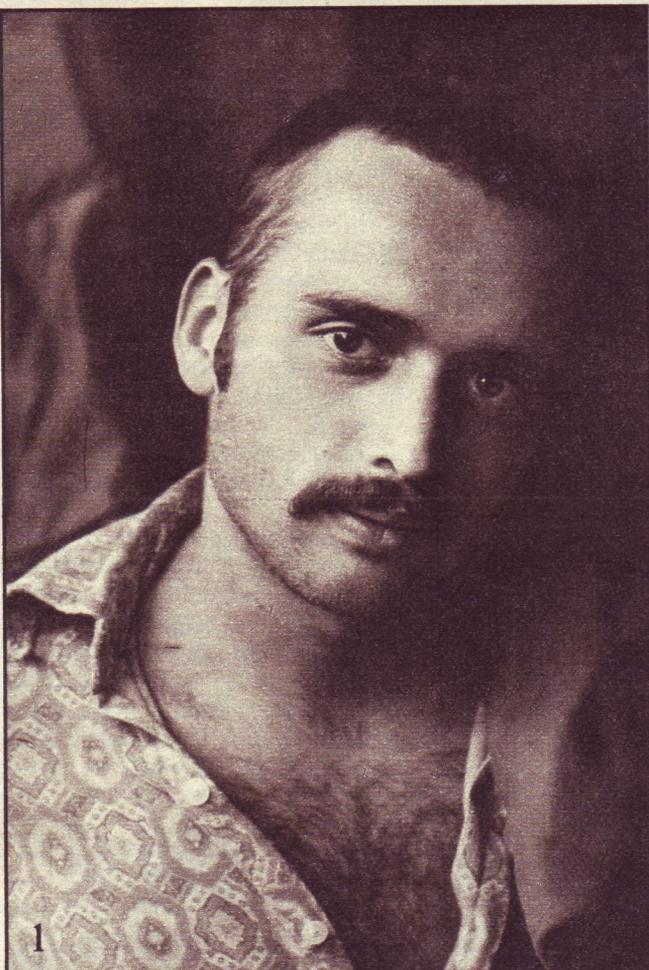
Als endlich beide Schiffe längsseits liegen, gilt Coijanovic' erste Frage nicht dem Kolben. Ihn interessiert zunächst, wie weiter südlich gefangen wird. Erst dann wird ein Kolben gegen einen Sack Heimatpost über die Reeling getauscht. Noch in der Nacht erhält der Kapitän die Meldung: »Maschine klar!«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

Achter Tag:

ANDRANG
AN DER SEETANKSTELLE

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

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



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

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

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

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

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

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

Neunter Tag:

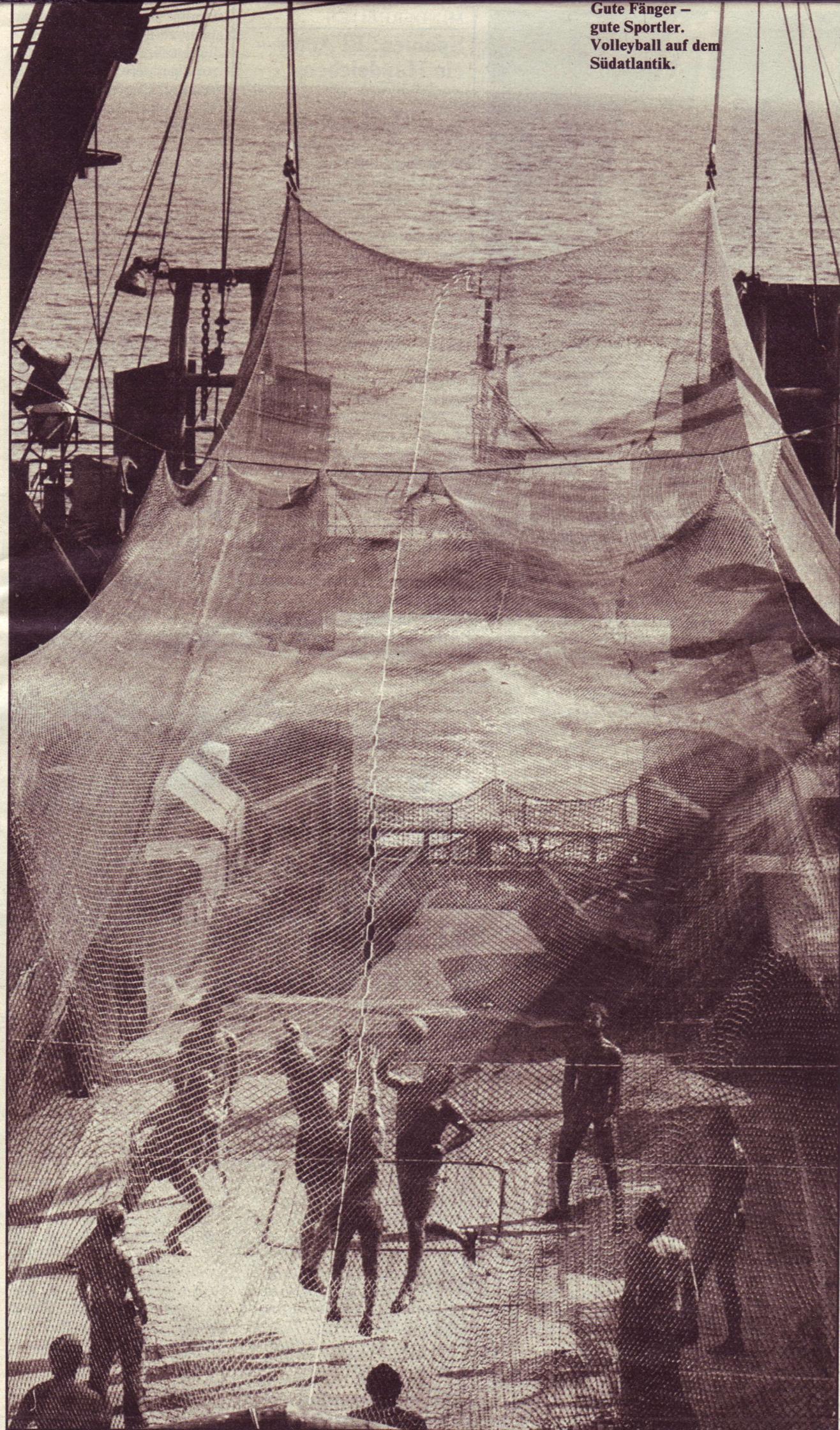
WETTBEWERB
MIT GESUNDEM EHRGEIZ

Donnerstags ist Seemannssonntag. Wie zu Zeiten der Windjammer gibt es an diesem Tag Kuchen. Trotzdem ist es ein Tag wie jeder andere.

Am Nachmittag kann endlich die Flagge »Tanken« am Mast flattern. Kapitän Coijanovic manövriert den »Supi« metergenau an den Tanker. Leinen werden geworfen und festgemacht. An einer hängt der Schlauch, durch den acht Stunden Diesel fließen wird.

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

**Gute Fänger –
gute Sportler.
Volleyball auf dem
Südatlantik.**



Zwölfter Tag:

DIE BEKANNTSCHAFT
MIT EINEM GROSSEN KAPITÄN

Wir sitzen auf gepackten Koffern und warten auf unser »Atlantik-Taxi«, auf ein Schlauchboot, das uns zur »Kurt Barthel« bringen soll. Doch plötzlich gibt's Fisch. Und der hat in jedem Falle Vorrang. Der Käpt'n weiß nur zu gut, daß die Makrele von einer Stunde zur anderen wieder verschwinden kann. Der Erfahrungsaustausch wird verschoben. »Turek« und »Barthel« treffen sich erst am späten Nachmittag.

Wir setzen mit einem Teil der Austauschbesatzung zur »Barthel« über. An der Reeling steht, zum Empfang bereit, Kapitän Dietmar Meißner. Auf den ersten Blick finden wir bestätigt, was man ihm nachsagt: »Er ist ein großer Kapitän.« Mindestens 1,91 Meter, zwei Zentner bestimmt. Meißner hat zum Leistungsvergleich der Schiffe aufgerufen.

Achtzehnter Tag:

UNTER DECK
SOLL'S LEICHTER WERDEN

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

Zwanzigster Tag:

DIE WILLKOMMENE
ABWECHSLUNG

Wir dampfen in Richtung Luanda. Das Arbeitsdeck ist nicht wiederzuerkennen. Es hat sich in einen Sportplatz verwandelt, den ein riesiges Netz überspannt. Zentimetergenau wird das Volleyballfeld markiert. Schließlich geht's um einen Kasten Bier. Ein hoher Preis auf See. »Othello« Tews, ein Mann von der Decksgang, der mit 34 Jahren im September noch auf die Seefahrtsschule gehen will, ist ein wahrer Artist am Netz. Er läßt keine Gelegenheit aus, zum Schmetterball anzusetzen.

Es scheint, die Fischer haben den Fisch vergessen. Die Jungs haben es nach einem harten Seetörn verdient, endlich mal alle neune gerade sein zu lassen. Danach folgt die Schlacht am kalten Büfett.

Zu den begehrten Spezialitäten gehört auch Fisch. Ganz ohne geht's eben nie.