

**Vierzig Jahre nach dem ersten Besatzungsaustausch
von Fang-und Verarbeitungsschiffen
in der Flotte des Fischkombinat Rostock am 12.2.1973**

Beim Stöbern in den Links auf Huberts Homepage bin ich auch auf die Jahreszahlen des Fischkombinates gestoßen. Mal sehen, was es da gibt, naja, alles durchgesehen, das ist passiert und jenes, auch wann welche Schiffe in Dienst gestellt wurden und wann die Fischstäbchenproduktion aufgenommen wurde. War aber alles nicht so interessant, bis mir das Datum 12.2.1973 ins Auge fiel: "erster Besatzungsaustausch mit Peter Nell". Ja, denke ich, und du warst dabei, als erstes habe ich nachgerechnet: ja, vierzig Jahre ist das her. Meine Fresse, die Zeit vergeht. Man wird besinnlich, denkt nach und versucht die Dinge von damals ins Gedächtnis zurück zu holen. Nun ja, ein Teil ist wieder gegenwärtig, anderes ist verschütt gegangen, wieder anderes hat sich aus späteren Reisen dazwischen gedrängt und beim weiteren Nachdenken legt sich manches Verschüttgegangene von allein wieder frei. Es kommen Dinge in Erinnerung, die schön und angenehm waren, aber auch weniger angenehme Sachen. Der erste Gedanke jedoch ist, dass alles viel besser war als heute, und nicht ohne Grund, denn man war jung, voller Saft und Kraft, und es galt sich selbst zu beweisen und sich zu bewähren.

Beim längeren Nachdenken fand ich, es wäre vielleicht nicht schlecht, die erste Reise der Austauschbesatzung nochmal näher zu beleuchten. Ich habe also in meinem Gedächtnis gekramt und fand eine Reihe Sachen, die mir das Aufschreiben wert waren. Gesagt nicht getan, sondern versucht zu tun. Ob es gelingt, muss man sehen, aber ein Sprichwort der Jäger lautet "nicht geschossen ist auch daneben", also frisch auf ans Werk.

Im Jahr 1972 hatte ich das Studium der Elektrotechnik an der Ingenieurschule für Maschinenbau und Elektrotechnik in Magdeburg fast beendet, ich sage fast, denn im Fach Leitungen und Systeme bei Herrn Losensky war ich durchgefallen und habe die Prüfung in diesem Fach im nächsten Jahr nachgeholt. Ich war also erst mal dem Kombinat zurückgegeben und übernahm im September 72 die "Peter Kast", als sie aus der Werft kam. Es war das erste Mal, dass ich auf einem Verarbeiter fuhr, die Reise war Anfang Dezember zu Ende und das Schiff ging zum Hafendurchlauf nach Wismar in die Werft. Dort blieben der Kältemeister (Herbert H.) und ich auf dem Schiff, um das Schiff nicht schutzlos den Werftleuten preis zugeben. Wismar ist schön und war für uns voller schöner Erlebnisse, alles in allem aber sehr, sehr anstrengend. Die Zeit verging, der Stamm-TOE (Peter S.) kam wieder und ich meldete mich bei der AK See, um ein anderes Schiff zu bekommen, zumal Wismar "anstrengend" und für die Geldbörse enorm belastend war. Dort hieß es "Austauschbesatzung größtes Rationalisierungsvorhaben des Kombinates wegweisend für die Zukunft" und so weiter, du bist dabei als TOE. Was Anderes war nicht, also los, hopp und nicht gezögert. Meldung im alten Hafen auf der "Robert Koch" bei Chief Flori J., der klärte mich dann auf, was eigentlich passieren sollte. Auslaufen zum Fangplatz Georgesbank mit der "Robert Koch", dort drei Verarbeiter (Fang und Verarbeitungsschiff) jeweils vier Wochen übernehmen, Fisch fangen und verarbeiten, danach auf den nächsten Verarbeiter und das gleiche von vorn, wenn das vorbei ist, dann mit "Robert Koch" wieder nach Hause. Die Verarbeiter sollten die "Nell", die "Kast" und die "Leonard" sein. Naja, dachte ich, das Problem bei Fischereifahrzeugen ist die Netzwinde, die "Nell" hat die alte Seitentrawlerwinde, die kannte ich von meiner Fahrzeit auf der "Cottbus" und die Winde auf der "Kast" kannte ich von meinem letzten Einsatz, auf "Leonard" war der gleiche Windentyp wie auf "Kast", was sollte mir also passieren?

Die Besatzung der Maschine war schon komplett an Bord, ich selbst kannte von denen nicht einen einzigen. Der mir zugeteilte E-Assi war auch schon da, wir unterhielten uns, dabei stellte sich heraus, dass er einen Verarbeiter nur mal von außen im Hafen gesehen hatte. Ich fand das sehr mutig von ihm, sich dann zu solch einer Reise zu verpflichten, das fand er auch und es kamen ihm dann doch Bedenken, ob das wohl alles gut ginge. Seine Bedenken vermehrten sich dann derart, dass er meinte, es wäre besser, wenn er sich auf dieses Abenteuer nicht einließe und mich bat, doch von der Reise zurücktreten zu dürfen. Mit diesem Wissen ging ich zu Chief Flori, teilte ihm das mit, es wurde festgestellt, es muss ein neuer E-Assi her. Chief Flori sagte, ich solle das mit der AKL See klären.

AKL See Gudrun hatte ein offenes Ohr und nur einen E-Assi, der in Frage kam, das heißt, der die Schiffstypen, welche uns bevorstanden, kannte. Ein Telegramm wurde gesandt, am nächsten Morgen war der ursprüngliche E-Assi nicht mehr da, und der Neue kam mit dem Seesack auf dem Buckel über die Gangway. Dabei muss er vom Politoffizier, dem Genossen Rudi S., gesehen worden sein.

Ich befand mich, nichtsahnend von der Lawine, die auf mich zurollte, an Bord und ging meiner Tätigkeit nach, als irgendeiner kam, der mich zum Chief bestellte. Der empfing mich mit den allerschwersten Vorwürfen, wie ich denn selbstständig Änderungen in der Besatzungsliste vornehmen könnte und was ich mir einbilde, wer ich eigentlich sei. Nun ja, das waren üble Anschuldigungen und für mich insofern unverständlich, als ja am vorherigen Tag alles für meine Begriffe völlig korrekt mit Chief Flori abgesprochen war, aber die Geschichte hatte einen anderen Haken.

Der E-Assi Peter P. und Politoffizier Rudi S. kannten sich von vorherigen gemeinsamen Reisen und waren keine guten Freunde, als Rudi S. den E-Assi über die Gangway kommen sah, soll er schon einen mittleren Tobsuchtsanfall bekommen haben und ist, so geladen, beim Chief eingeritten und hat dort seinen Ärger abgeladen, den zu guter Letzt ich abgefasst habe. Die ganze Geschichte ist insofern doch für mich von Nutzen gewesen, als dass ich durch die Verhaltensweisen der einzelnen Akteure schon mal einen tiefen Blick auf deren Charaktereigenschaften werfen konnte.

Nichtsdestotrotz: Peter P. blieb an Bord, wir wurden ein gutes Gespann, Peter war ein fähiger Mann, der später die Meisterschule besuchte und seinen Weg auch in der Supertrawlerflotte ging, er hatte eine herrlich große Schnauze und da war er bei mir richtig.

Die Vorbereitungen zur Ausreise waren abgeschlossen und wir liefen mit "Robert Koch" aus, auf ein genaues Datum kann ich mich beim besten Willen nicht besinnen. Es muss Mitte bis Ende Januar gewesen sein. Nun kam das übliche, Bordversammlung, Reiseauftrag, gesellschaftliche Tätigkeit, Wahl der gesellschaftlichen Vertreter wie Gewerkschaft, FDJ, DSF, Reservistenkollektiv, na eben der übliche Schnulli. Die Leitung der sozialistischen Einheitspartei war, glaube ich, schon von Land aus festgelegt, so genau weiß ich das nicht, ich war kein Mitglied dieser Organisation. Es begann eine Zeit des gegenseitigen Beriechens und Kennenlernens. Bei der Bordversammlung stellten sich dann auch die Steuerleute und der Kapitän vor, mir ist aber zunächst nur der Kapitän erinnerlich, nämlich Horst P., auch der Produktionsleiter und seine Meister stellten sich vor, aber deren Namen weiß ich nicht mehr. Falls das jemand liest, kann er vielleicht Ergänzungen machen, überhaupt ist festzustellen, dass was hier geschrieben steht, keinen Anspruch auf absolute Wahrheit erhebt, es ist ein Bericht aus meiner Erinnerung, der meine seinerzeitige Sicht der Dinge wahrscheinlich doch auch subjektiv eingefärbt widerspiegelt. So, das sollte auch mal gesagt werden.

Auch innerhalb der Maschine galt es sich auf das miteinander Arbeiten einzustellen. Chief Flori ist schon erwähnt worden, kommen wir zum ersten TO Fritz S., ein schon für damalige Begriffe nicht mehr ganz junger, ruhiger Mann, der noch im Hafen, schon immer mal über Atemwegsbeschwerden klagte, die er dann, durch Einreiben der Brust mit einem Extrakt aus Buchenholzteer zu beruhigen versuchte (52 vol. % Alc.). Nach so einer Aktion roch er dann immer wie ein Kohlenmeiler des Kohlmunkpeter aus Hauffs Märchen, eigenartigerweise nur sein Atem. Zweiter TO war Gerhart M., der sprach davon, dass er das so und so macht "und dann ist der Fall erledigt", dritter TO war Camillo J., wir wohnten gegenüber, ein ruhiger ausgeglichener Mann, er hatte eine Angewohnheit, um die gefahrlos ausführen zu können, haben ihm später mal die Zahnarztmäuse einen scharfen Löffel geschenkt, als TOE ich, also Wolfgang S., meine Macken sage ich nicht, die muss man selbst herausfinden, und in der Kälte Horst I.. Die Assistenten bekomme ich nicht mehr zusammen, der Decksschlosser, glaube ich, war ein Bernhard..., später habe ich dann mitbekommen, er war einer der höchst ausgezeichneten Männer des Fischkombinates, es hieß, sein Vater war in einer etwas höheren Position. Eben dieser Bernhard ... war aber trotzdem ein hilfsbereiter, fachlich guter und verträglicher Mann, nur wurde seine Auszeichnungsserie durch einen Umstand unterbrochen, der angeblich auf fehlende Bestände in der Bierlast zurückgeführt wurde.

Die Brückenbesetzung auf "Robert Koch" wurde durch die Austauschbesetzung gestellt, in der Maschine hingegen fuhren Leute der Stammbesetzung mit, sodass von uns nur ein beschränkter Wachdienst mitgegangen werden musste. Die Reise verlief in meiner Erinnerung ruhig und ohne nennenswerte Störungen. In den Mannschaftsquartieren im Unterdeck hatte man mit Wasser zu kämpfen, die Matrosen behalfen sich aber, indem sie ihre Seestiefel an einen Nagel an die Kojen hängten und sie vor dem Schlafengehen auszogen und vorm Aufstehen wieder anzogen, sodass sie trotz allen Wassers trockenen Fußes in die Messe kamen. Übrigens waren die einzigen aus der Besatzung, die ich schon kannte, zwei Leute von Deck, nämlich Willi B. aus Wismar und Hans B. aus Güstrow, mit denen habe ich in Odessa den "Breitling" übernommen. Der Bordbetrieb ging seinen eintönigen Gang, das Wetter verschlechterte sich, wir kamen nicht recht voran, jeder bereitete sich auf die Übernahme der zu übernehmenden Schiffe vor, so gut es ging. Ich selbst hatte das VEM Taschenbuch in meinem Gepäck und habe darin geblättert, dort stieß ich auf Vorschriften, welche die Übergabe / Übernahme elektrischer Anlagen regelten und fand, dass solcherart Protokolle auch für unser Vorhaben nützlich wären. Ich bereitete dann ein Protokoll, zugeschnitten auf die elektrische Anlage der Verarbeiter, für mich vor. Bei einer der durchgeführten Morgenbesprechungen wurde auch darüber gesprochen und ich stellte meine Übergabevariante vor. Chief Flori meinte, das alles wäre nicht schlecht und auch für den Rest der Maschine brauchbar. Fortan hörte man aus der Kammer des Chiefs das eintönige Hämmern der Punkttaste der Schreibmaschine. Chief Flori schrieb Leerformulare, führte dabei die einzelnen Positionen auf und tackerte dahinter eine Leerzeile, auf der dann die jeweilige Eintragung per Hand erfolgen sollte.

Aus dieser Geschichte wurde dann später eine Neuervereinbarung, in die die Abteilungen Deck und Produktion mit eingeschlossen waren. Daraus entstand dann das „standardisierte Übergabe- Übernahmeprotokoll“. Dieses Prinzip kam bis zum Ende des Fischkombinates bei allen Austauschaktionen in modifizierter Form für die verschiedenen Schiffstypen zum Einsatz.

Wie schon erwähnt: Wir kamen nicht recht voran, der Übernahmetermin drohte zu platzen, das Flugzeug für die heim fliegende Besatzung war geordert, der Zeitplan wurde eng. Es wurde vereinbart, dass beide Schiffe sich weiter im Süden treffen, um zeitlich im Plan zu bleiben,

Die Übernahme von "Peter Nell" erfolgte am 12.2.1973 per Schlauchboot. Knapp 200 Leute wurden mit Sack und Pack und zwei Schlauchbooten auf offener See hin und her gekarrt, keiner kam zu Schaden, nichts ging verloren. Die einen fuhren nach Havanna und gingen vor dem Heimflug tropischen Freuden entgegen, wir hatten die "Nell" und wollten beweisen, dass wir auch mit mehr oder weniger bekannten Schiffen Fische fangen und verarbeiten können. Ich glaube, das haben wir dann auch, auf "Nell" ist mir keine große Havarie oder ähnliches in Erinnerung. Wir brachten die Leistung, die Stammbesatzung kam nach vier Wochen wieder zurück und übernahm ihr Schiff, ich denke, sie waren zufrieden, wir konnten ein voll funktionsfähiges und sauberes Schiff übergeben und übernahmen die "Kast" mit einem defekten Generator. Das hieß für uns erst mal mit einem Generator weniger arbeiten, um dann, wenn ein neuer Generator in Halifax aus Rostock ankommt, in Halifax einzulaufen, um den Generatorwechsel durchzuführen. So wurde es auch gemacht, ich selbst war das erste Mal in Halifax, habe aber leider nicht sehr viel von der Stadt gesehen, da ich ja mit dem Generatorwechsel befasst war. Das hieß die Vorbereitungen für den Wechsel zu treffen, als da waren Abklemmen, Baufreiheit schaffen u.s.w. Mit einem Autokran, welcher an der Pier stand, wurde der defekte Generator aus dem Maschinenraum gezogen und der neue Generator wieder hinuntergelassen. Für mich völlig neu, denn ich hatte einen solch großen Autokran bis dahin noch überhaupt nicht gesehen.

Liegezeiten in Häfen werden ja auch oft genutzt, um Erfahrungen auszutauschen, Freundschaften zu vertiefen oder ähnliches, so auch in diesem Fall. In unmittelbarer Nähe lag auch ein Schiff der sowjetischen Fischereiflotte. Wie sich die Geschehnisse von Beginn an entwickelten, weiß ich nicht, auf jeden Fall hieß es, ein Freundschaftsbesuch der sowjetischen Genossen wird stattfinden. Über diesen Besuch herrscht großes Schweigen und es kursieren nur Gerüchte, ich selbst konnte an diesen Dingen durch die Dienstobliegenheiten sowieso nicht teilnehmen, wäre wohl dazu auch nicht eingeladen worden, obwohl mir die Freundschaft mit den Völkern der Sowjetunion heute noch eine Herzenssache ist. Ich will aber trotzdem versuchen, aus dem Buschfunkgeflüster ein halbwegs rundes Bild zu machen. Wahrscheinlich wird das oder jenes so oder anders gewesen sein, aber ich glaube, den wesentlichen Kern wird es treffen. Die Vorbereitungen für den Besuch der Genossen waren getroffen, die Kombüse hatte beim Kapitän in der Kammer ein opulentes Buffet aufgebaut, wahrscheinlich waren auch die Getränke wohltemperiert und standen bereit, der Freundschaftsbesuch konnte beginnen. Die Gäste kamen und wurden von Kapitän, Chief und Schiffsarzt empfangen. So weit so gut, wer aufmerksam gelesen hat, wird spätestens jetzt stutzig werden, wenn er merkt, dass bei diesem Empfang der sowjetischen Klassenbrüder der Vertreter der sozialistischen Einheitspartei, der Werktätigen der DDR bzw. des Weltproletariats auf diesem Schiff, unser Politoffizier Genosse Rudi S., nicht eingeladen war. Auch unser Freund Rudi bemerkte das natürlich und betrachtete das als schweren Affront gegen sich als den Vertreter von siehe oben. Im Moment waren ihm aber die Hände gebunden, er wusste auch nicht, wie er weiterhin handeln sollte, so vergrub er sich also in seine Kammer, und es ist anzunehmen, dass er sich dort aus den revolutionären Schriften Lenins Rat und geistigen Beistand holte. Nun wurde im Bordkollektiv gemunkelt, der geistige Beistand Lenins war ihm zu kraftlos und

er verfiel darauf, die geistige Stärkung Lenins durch eine wein-geistige Stärkung der Gebrüder Lunikoff zu unterstützen. Nachdem er glaubte, die Kraft der Arbeiterklasse wäre in seiner Gestalt gebündelt, stürmte er auf das Brückendeck, verschaffte sich Zutritt zum Salon des Kapitäns und wollte dort, vor den versammelten Genossen, seinen Beitrag zu Völkerverständigung und Weltfrieden leisten. Über dem, was danach geschah, liegt der Mantel tiefen Schweigens. Die Besatzung erfuhr davon nichts, selbst der Buschfunk ließ kein Säuseln vernehmen. So in etwa ist mir die Geschichte in Erinnerung, in den Archiven der Partei wird auf jeden Fall von uns Rudi ein Bericht liegen. Übrigens war ja Politoffizier Rudi S. ein Hamburger Jung, er fuhr als junger Mann auf westdeutschen Fischereischiffen und kam dann später in die DDR. Wie sein Werdegang dann hier war, weiß ich nicht, auf jeden Fall kenne ich ihn als Politoffizier. Er kam aus einer proletarischen Familie im kapitalistischen Westdeutschland und hatte natürlich nicht die Vorzüge der allgemeinbildenden erweiterten sozialistischen polytechnischen Oberschule der DDR genossen. Dadurch kam es mitunter bei seinen Aushängen die er ja schriftlich zu Papier brachte und am schwarzen Brett anschlug, zu kleineren Verwechslungen in der Verwendung und Anordnung von Buchstaben. Bei solchen Aushängen gab es Leute, die brachten es fertig, die strichen die Verwechslungen an und zensierten das Schriftstück auch noch. Das wusste mir mein E-Assi Peter P. zu berichten, ich selbst habe derlei Dinge nie gesehen, denn nach der Zensur war die Verweilzeit eines solchen Schriftstückes am schwarzen Brett meist nur noch sehr kurz. Nichtsdestotrotz war unser Genosse Rudi im Herzen ein glühender Kommunist und ein aufrechter Kämpfer für die Weltrevolution, wenn auch in mancher Beziehung ein bisschen unbedarft.

Das war es zum Kapitel Generatorwechsel in Halifax, der Generator wurde aufgebaut, wir klemmten ihn an und nahmen ihn in Betrieb, sodass wieder ausgelaufen werden konnte. Die fischereiwirksame Zeit auf "Kast" war durch den Aufenthalt in Halifax ziemlich kurz, sodass nach Auslaufen aus Halifax der nächste Besatzungsaustausch anstand. Auch der ging problemlos über die Bühne. Die Besatzung hatte mittlerweile schon so was wie Routine und ging die Aufgaben mit Selbstbewusstsein und locker an, sodass auch die Zeit auf "Leonhard" problemlos bewältigt wurde.

Vier Wochen sind eine kurze Zeit, die Stammbesatzung "Leonhard" kam zurück und die wussten Dinge von Havanna zu berichten, bei denen es uns eng wurde im Schritt. Das half uns aber nichts, wir stiegen auf "Robert Koch" und fuhren per Schiff nach Hause. Die Atlantiküberfahrt verlief auch ruhig, wir hatten mit unserer Arbeit bestätigt, dass ein Besatzungsaustausch machbar ist und auch größere Reparaturen während der Zeit des Austausches möglich sind, die Einsatzzeit der Schiffe im Fisch wesentlich verlängert werden kann. Dem größten Rationalisierungsvorhaben des Kombirates stand nichts mehr im Wege.

Jetzt stand die Frage: Was wird mit uns? Gemunkelt wurde, beim Einlaufen werden wir als Kollektiv der sozialistischen Arbeit ausgezeichnet und es hängt vielleicht auch noch ein kleiner Schein dran, die Spannung war groß. Wir erreichten Skagen, als uns ein Seitentrawler vom Kombinat entgegenkam und wir den kleinen Held von "Kapitäne bleiben an Bord" übernahmen. Der hat dann alle die befragt, die über den in Halifax durchgeführten Freundschaftsempfang der sowjetischen Klassenbrüder in irgendeiner Weise Bescheid wussten, anschließend hat er mit Rostock telefoniert bzw. sicherlich auch einen Bericht geschrieben. Das wäre die Möglichkeit, der kleine Held könnte Licht ins Dunkel der seinerzeitigen Völkerverständigung bringen. Auf jeden Fall liefen wir morgens um zwei oder drei wie die Diebe in der Nacht in Rostock ein. Im "Fred Wehrenbergsaal" war ein Empfang

für uns vorbereitet, die Tische waren gedeckt, es wurden Reden geschwungen und getafelt, die Frauen der Seeleute waren da und es war schön, wieder an Land zu sein. Noch schöner war, meine damalige Freundin Marlies K. war auch da und hatte im Seemannsheim ein Einzelzimmer, wo wir feststellten, dass Zweisamkeit am besten im Einzelzimmer zu verwirklichen ist.

Das war die erste Reise einer Austauschbesatzung überhaupt, sicherlich gibt es viel mehr zu berichten und anders, denn die Sicht eines jeden Besatzungsmitgliedes richtet sich nach seiner Dienststellung an Bord, so wird der Bericht eines Besatzungsangehörigen aus der Produktion oder von Deck anders aussehen als dieser hier und auch hier wäre noch eine Menge hinzuzufügen, aber man muss es auch nicht übertreiben. Vielleicht findet sich jemand, der diesen Bericht erweitert oder verbessert, ich wäre ihm dankbar dafür. Der E-Assi Peter P. wird es nicht mehr sein, er ist leider viel zu früh verstorben, schade um ihn, er hatte ein herrliches Schandmaul und war ein guter Mann, es soll hier nochmal an ihn gedacht sein.

Wolfgang Stehr TOE