

Kommt zur Hochseefischerei!



Wenn sich Eure Schulzeit, lieber Jürgen oder Klaus, dem Ende zuneigt, dann ist die Zeit gekommen, einen Beruf zu wählen. Diese Wahl wird sehr schwer fallen, denn der gewaltige Aufschwung unserer sozialistischen Volkswirtschaft bietet in allen Berufszweigen große Möglichkeiten. Schon während der Schulzeit konntet Ihr die Unterstützung des Staates durch vorbildliche Maßnahmen feststellen. Die Fürsorge unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung gilt ganz besonders der Berufsausbildung.

Uns allen sind die gewaltigen Perspektiven bekannt, welche die sozialistische Wirtschaftsplanung den einzelnen Berufszweigen gibt. Sie bildet die Grundlage für eine glückliche Zukunft unseres Volkes, Zu den wichtigsten Erbauern dieser, Eurer Zukunft, aber zählt Ihr.

Bestimmt habt Ihr viele Freunde, die Euch bei der Berufs-

Inhalt und Gestaltung: DEWAG-Werbung, Rostock.

Druck: Volksdruckerei Greifswald

Cn 1944/60/DDR - 10000 - 1571

wahl gut beraten; Eure Eltern, die Schule oder eine der staatlichen Beratungsstellen.

Gestattet bitte, daß auch wir uns beteiligen.

Wir suchen

Hochseefischerlehrlinge

zum 1. September jeden Jahres Voraussetzung: Seetauglichkeit und abge-

schlossene 8. oder 10. Klasse.

Bewerbungen bis 15. April jeden Jahres mit Zuweisungskarte des jeweiligen Rates des Kreises, doppeltem Lebenslauf und bestätigter Zeugnisabschrift des ersten Tertials an

> Betriebsberufsschule VEB Fischkombinat Rostock

Wenn Du, lieber Klaus oder Jürgen, diese Anzeige liest, dann wirst Du Dir bestimmt nichts oder sehr wenig unter dem Begriff "Hochseefischer" vorstellen können. Das trifft um so mehr zu, je weiter Du von der Küste entfernt wohnst und Deine Heimat das schöne Thüringen oder Mitteldeutschland ist. Aber sicher wird Dich die Neugierde plagen, denn wer könnte wohl unbeteiligt bleiben, wenn von der See und von Schiffen gesprochen wird.

Also, wir machen Dir, lieber Freund, einen Vorschlag: Nimm Dir die Zeit, aufmerksam die nachstehenden Zeilen zu lesen, deren Aufgabe es ist, einen so vielseitigen und interessanten Beruf, wie den des Hochseefischers, zu erläutern und weitere Freunde zu gewinnen.

Berufsbild

Die Bedeutung des Berufes eines Hochseefischers ergibt sich aus seiner Aufgabe, unsere Bevölkerung ausreichend mit dem wichtigen Nahrungsmittel "Seefisch" zu versorgen.

Zur Verbesserung des Lebensstandards der Werktätigen wird im Siebenjahrplan unsere Fangflotte um viele neue und moderne Schiffe erweitert. Das erste Fang- und Verarbeitungsschiff hat seine Bewährungsprobe an der westafrikanischen Küste und vor Labrador bestanden; zehn weitere Fahrzeuge dieser Art werden in den nächsten Jahren auf volkseigenen Werften gebaut. Bis 1965 wird unsere Logger- und Trawlerflotte noch fünf Großtrawler sowie ein Transport- und Verarbeitungsschiff von 5000 BRT und ein Fangschiff für den Tropeneinsatz erhalten. Mit der Erweiterung unserer Fangflotte steigt auch der Bedarf an Hochseefischern. Wir benötigen junge Menschen, die bereit sind, sich die neuesten Erkenntnisse anzueignen, die gemeinsam mit uns um die sozialistische Planerfüllung kämpfen.

Das volkseigene Fischkombinat Rostock-Marienehe ist die Ausbildungsstätte der künftigen Hochseefischer. Eine modern eingerichtete Schule mit einem Lehrlingswohnheim steht bereit, um Euch aufzunehmen.

Für Absolventen der 10-Klassenschule und für Abiturienten beträgt die Lehrzeit 2¹/₂ Jahre; 8-Klassenschüler lernen 3 Jahre. Die Ausbildungszeit teilt sich in etwa 1 Jahr Ausbildung an Land und 1¹/₂ Jahre Bordausbildung auf.

Nur gesunde Menschen, die den körperlichen Anforderungen auf See gewachsen sind, dürfen den Beruf des Hochseefischers ergreifen. Jeder Hochseefischer muß sich daher einer Schiffstauglichkeitsuntersuchung unterziehen. Neben ausreichendem Hör-, Seh- und Farbunterscheidungsvermögen wird Schwindelfreiheit verlangt, Auf Grund der besonderen Arbeitsbedingungen ist der Beruf für Mädchen

nicht geeignet, diese haben aber die Möglichkeit, die Facharbeiterprüfung für "Fischwerker" abzulegen, um dann später an Bord eines Fang- und Verarbeitungsschiffes mit Hilfe moderner Maschinen den Seefisch zu verarbeiten. Mit dem erfolgreichen Abschluß der Lehrzeit wird der Lehrling "Matrose der Hochseefischerei". Er hat nun die Möglichkeit, sich an Bord zum Netzmacher oder Bestmann zu qualifizieren.

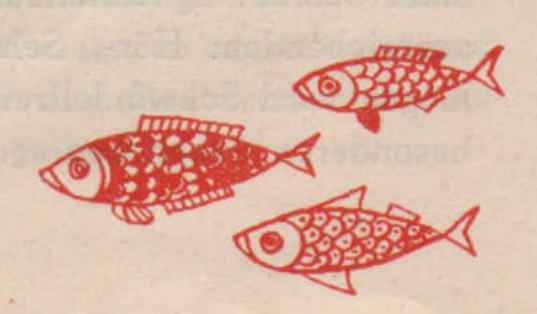
Auch der Weg zum Schiffsoffizier steht offen. In jedem Jahr werden bewährte Matrosen vom Betrieb zur Seefahrtsschule Wustrow delegiert. Viele ehemalige Lehrlinge fahren heute schon als 1. Steuermann oder Kapitän in unserer Flotte.

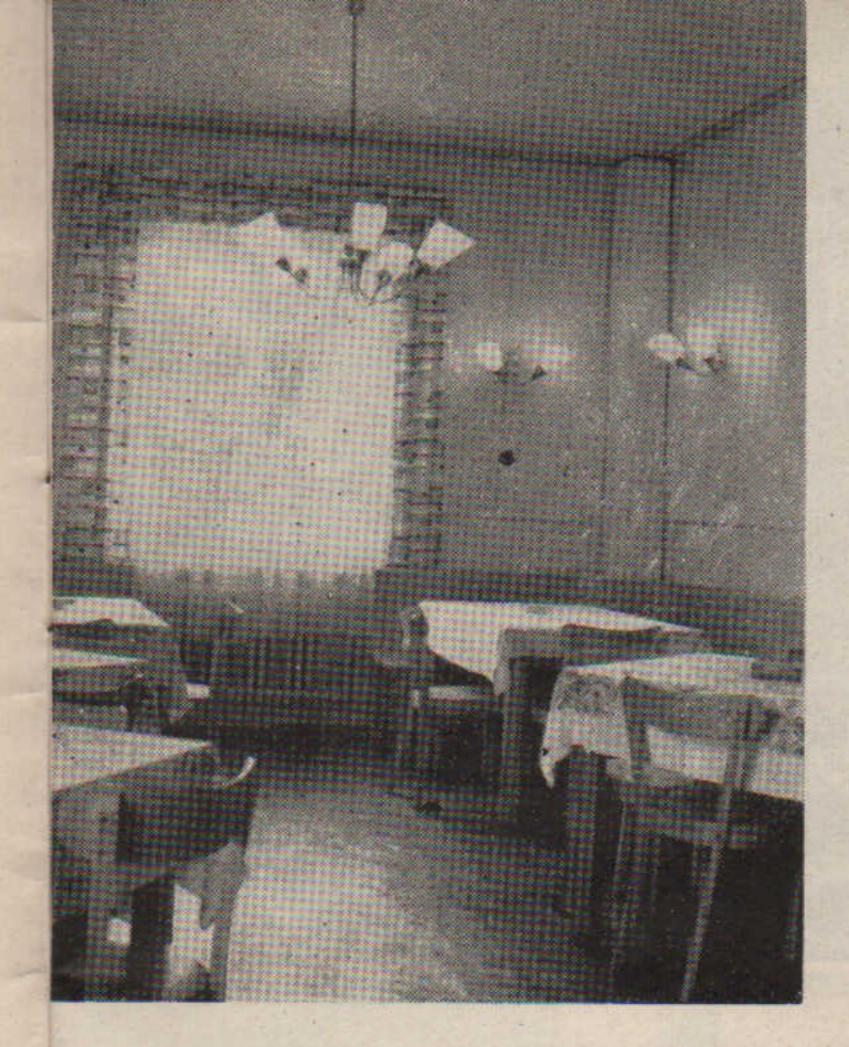
Wer im Laufe der Zeit seine Begabung für die Technik entdeckt hat, kann die Ingenieurschule für Fischwirtschaft in Wismar absolvieren. Außerdem können daran Interessierte nach Erlangung der Hochschulreife an der Humboldt-Universität Berlin den Weg zum Diplomfischwirt beschreiten und nach Hochschulabschluß im Fischkombinat oder im Institut für Hochseefischerei wissenschaftlich arbeiten.

Nun, lieber Jürgen oder Klaus, ist Euer Interesse geweckt? Ihr möchtet mehr wissen?

destrict the set in the second second

Bitte!





Berufsausbildung

Am Stadtrand der aufblühenden Werftstadt Rostock, nur wenige Minuten vom Ostseebad Warnemünde entfernt, liegt das Fischkombinat Rostock-Marienehe.

Auf dem Gelände eines zerstörten Rüstungswerkes wurde nach dem Krieg ein großer Betrieb mit modernen Hallen und Gebäuden am Ufer der Warnow errichtet.

An der Endstation der Straßenbahn liegt die Betriebsberufsschule und das schöne vierstöckige Lehrlingswohnheim. Davor steht auf einer Rasenfläche ein großer Signalmast, der schon von außen demonstriert, daß hier Seeleute wohnen.

Durch einen Vorraum betreten wir das Heim. Vor uns öffnen sich lange, fliesenbedeckte Flure, an denen die Unterkunftsräume liegen, die jeweils für 4 Lehrlinge eingerichtet sind. Dazwischen befinden sich die Waschräume und die Gruppenzimmer, wo an buntgedeckten Tischen



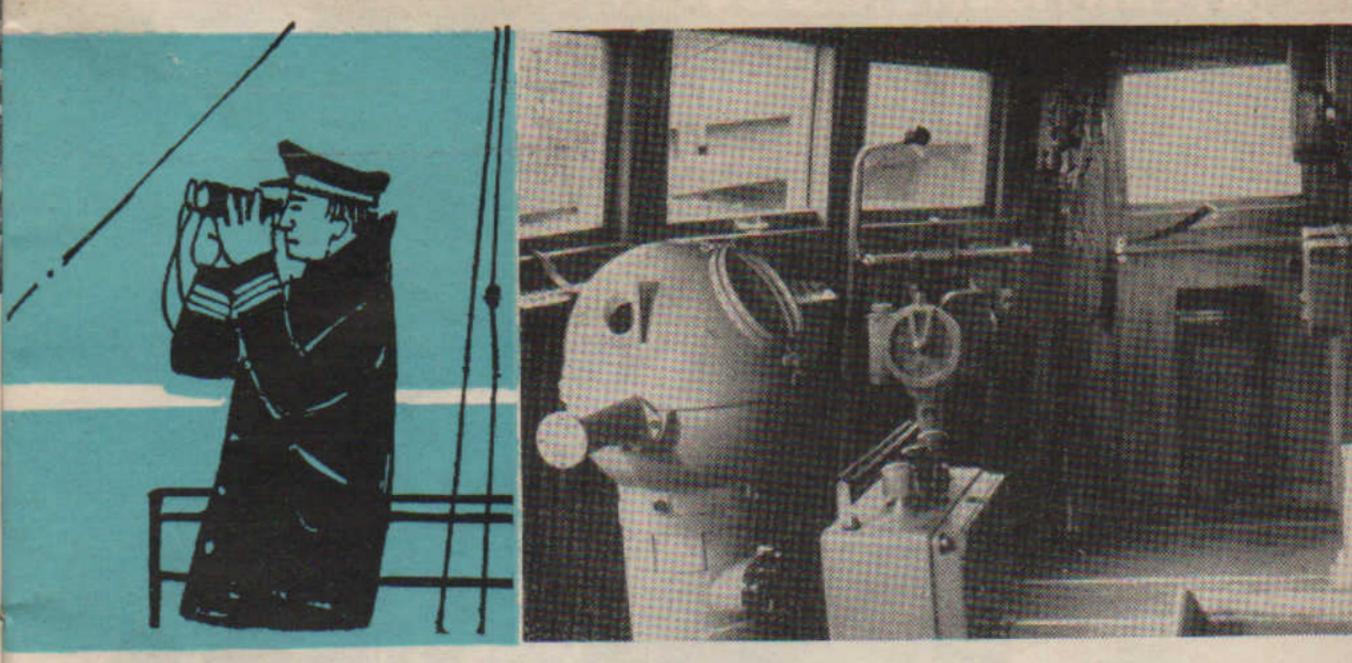
die Lehrlinge gemeinsam ihre Aufgaben lösen; in der Freizeit aber schreiben, lesen oder spielen.

Hier treffen wir Gerhard, der in wenigen Wochen seine Facharbeiterprüfung ablegen wird. Auf unsere Bitte ist er gern bereit, uns etwas über seine Ausbildung zu erzählen. "Im Anfang war meine Mutter nicht begeistert, daß ich den Beruf eines Hochseefischers erlernen wollte. Natürlich machte sie sich nur Sorgen. Im Laufe der Zeit konnte sie sich jedoch davon überzeugen, daß das Jugendschutzgesetz und die Sicherheitsbestimmungen an Bord streng eingehalten und kontrolliert werden. Heute ist sie stolz, wenn ich von unserer Arbeit auf See berichte."

"Mehrere Lehrlinge arbeiten jeweils auf einem Schiff; drei Lehrlinge auf einem Logger oder sechs Lehrlinge auf einem Trawler. Der Kapitän und auch die Steuerleute weisen uns in unsere Arbeit ein. Günstig ist es auf dem Fang- und Verarbeitungsschiff, wo zehn Lehrlinge unter Anleitung eines erfahrenen Lehrmeisters arbeiten." "Im ersten Lehrjahr wurden alle Arbeiten bei Tage durchgeführt. Nur zum Ruder- und Wachdienst erfolgt in gewissen Abständen nachts ein Einsatz auf der Brücke."

"Zuerst lernten wir das Schiff mit seinen Einrichtungen kennen. Dies ist sehr wichtig, denn das Schiff ist ja für eine ganze Zeit unsere zweite Heimat."

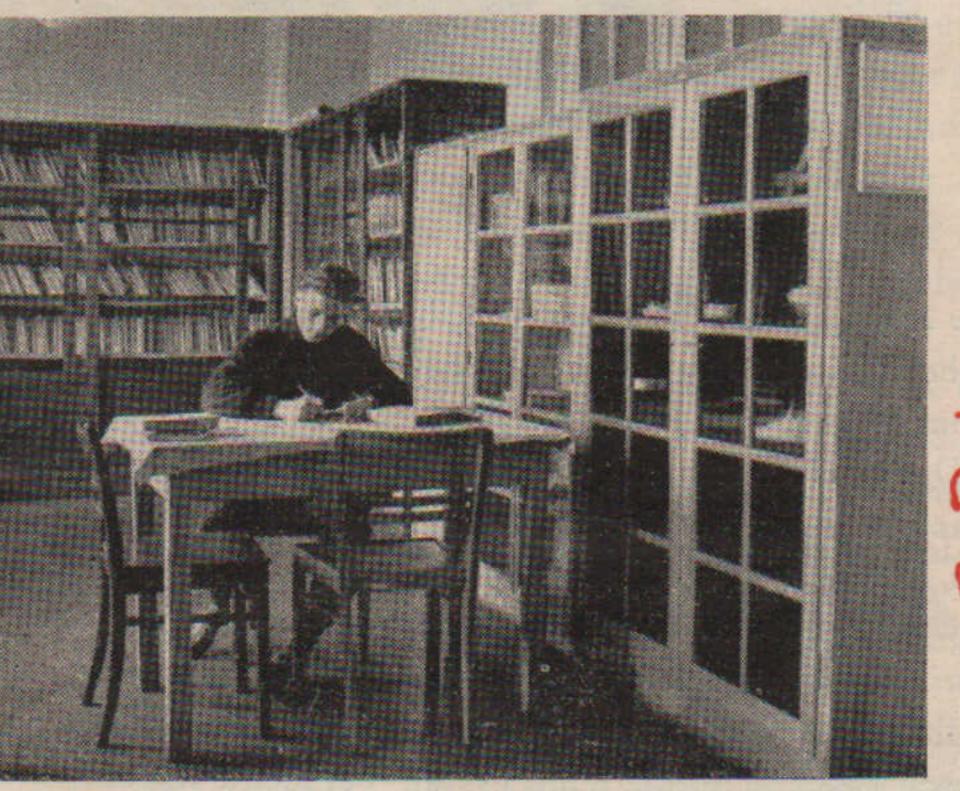
"Beim Seeklarmachen des Schiffes muß tüchtig zugegriffen werden. Jetzt konnte man auch schon beweisen, daß wir in der Landausbildung aufgepaßt hatten. Wir wandten die gelernten Knoten an und waren stolz, wenn der Kapitän zufrieden zuschaute. Selbst die einfachsten Handgriffe müssen sitzen. So war es im Anfang nicht leicht, eine Leine richtig aufzuschießen, oder wie man an Land sagt, zusammenzulegen. Die Leine machte sich zu leicht selbständig, und alles lag wieder unordentlich durcheinander."



Hier mischte sich Peter ein, der uns gegenübersaß, "Gerhard, du darfst aber auch die interessante Arbeit auf See nicht vergessen. Ich weiß noch, wie ich die erste Brückenwache hatte. Alles wirkte geheimnisvoll, der Kompaß, Echolot, Fischlupe und auch die Radaranlage. Heute muß ich darüber lächeln, wie ich damals diese Geräte ehr-



furchtsvoll betrachtete. Ihren Aufbau und Einsatz habe ich längst kennengelernt. Ganz besonders stolz war ich, als das Schiff zum erstenmal von mir gesteuert wurde. 1000 PS gehorchten meinem Willen. Unter Anleitung des Steuermanns wurde jeweils der Kurs geändert. Hier merkte ich, wie doch die Technik den Menschen die Arbeit erleichtert.





Ein kurzer Druck auf die Knopfsteuerung, und das Ruderanzeigegerät zeigte den Anschlag des Ruderblattes an."
"Ja, du hast recht", sagte Gerhard, "Noch größer waren die Eindrücke auf dem Fangplatz. Obwohl wir in der Landausbildung das Grundschleppnetz kennengelernt hatten, machte es mir Mühe, zwischen allen Leinen durchzufinden. Der Netzmacher an Bord beschäftigte sich sehr viel mit uns, so daß wir bald alle Schwierigkeiten überwunden hatten."

Inzwischen wartete Peter aufgeregt, um seine Meinung wieder vorzubringen. "Weißt du noch", begann Peter mit leuchtenden Augen, "wie wir neugierig auf die Wasser-



oberfläche schauten und der prallgefüllte Steert aus dem Wasser schoß? Diesen Augenblick werde ich nie vergessen. Mein Traum war in Erfüllung gegangen."

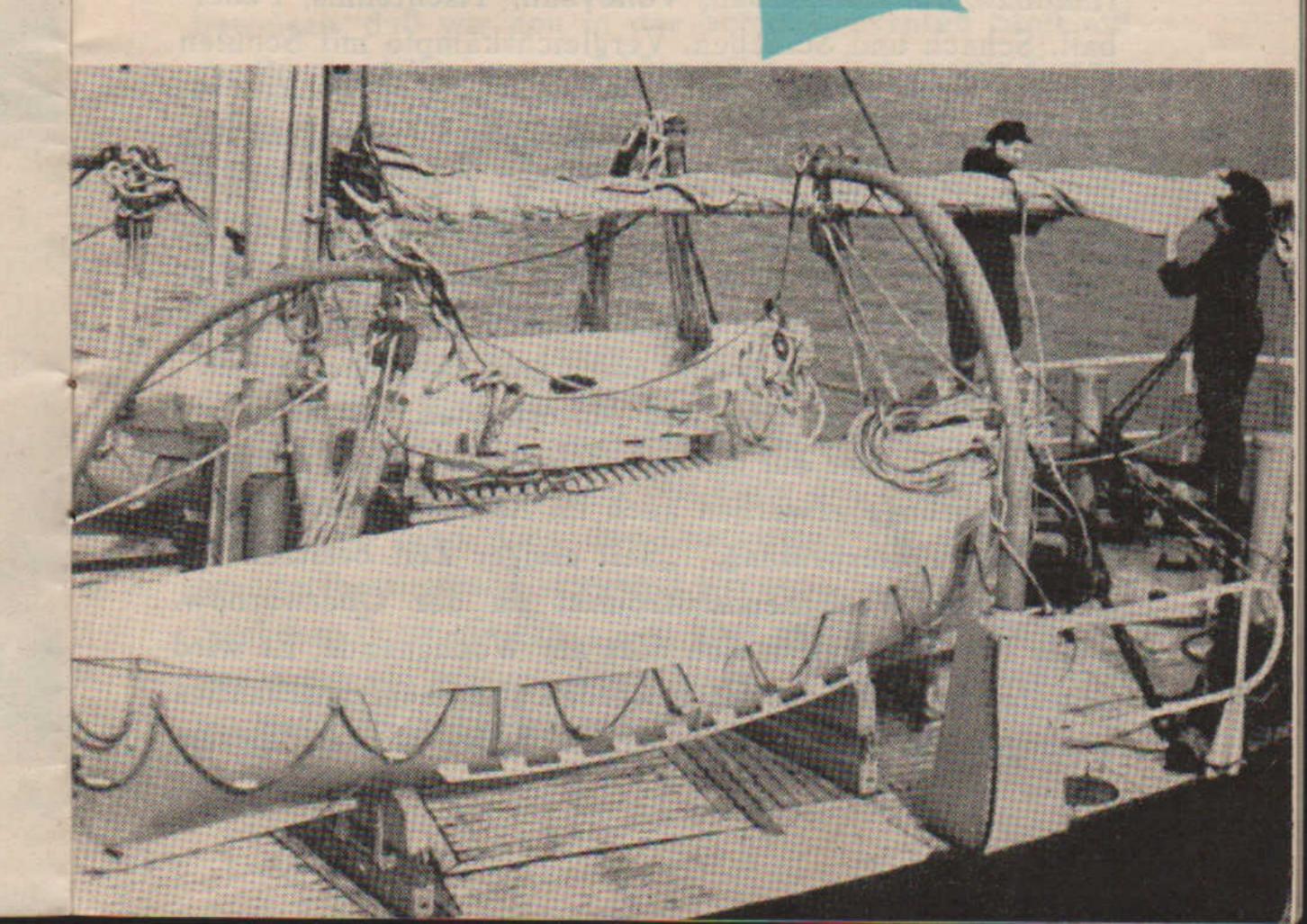
"Als das Deck mit Fisch angefüllt war, begann man mit dem Schlachten und Verstauen der Fische. Im Anfang dachte ich, daß man für diese riesigen Mengen Stunden brauchen würde, um den geschlachteten Fisch in den Eisraum zu bringen. Aber das Schlachten ging viel schneller. Blitzschnell stießen die Messer zu, und schon wurde der nächste Fisch geschlachtet. Meine ersten Versuche waren zaghaft und unbeholfen. Von den Matrosen wurde ich aber glücklicherweise nicht ausgelacht. Gutmütig zeigten sie mir immer wieder, wie das Schlachten richtig ausgeführt wird."

Hier wurden wir unterbrochen. Der Schüler vom Dienst, mit einer blauen Armbinde gekennzeichnet, erschien in der Tür und forderte Gerhard auf, zu einer Aktivbesprechung in den Fernsehraum zu kommen.

"Der Fernsehraum ist unser Schmuckstück", sagte Peter, nachdem Gerhard den Raum verlassen hatte. "Viele interessante Veranstaltungen haben wir dort schon gesehen. Man macht sich überhaupt viele Gedanken, um uns die Freizeit so angenehm wie nur möglich zu machen.

Wir besitzen auch eine gut eingerichtete Heimbibliothek mit vielen spannenden und lehrreichen Büchern. Will man sich auf andere Art beschäftigen, so sucht man einen der verschiedenen Zirkel auf. So existiert hier unter anderem ein Film- und Fotoaktiv. Neben mehreren Fotogeräten ist auch eine Aufnahmekamera für 16 mm Schmalfilm vorhanden, Voller Begeisterung ist im Augenblick das Filmarchiv dabei, einen Film über das Leben der Hochseefischer zu drehen. Das Fotoarchiv arbeitet unter anderem an einer Schul- und Betriebschronik, die auf Grund unserer stürmischen Entwicklung ständig ergänzt werden muß. Gern wird auch das Bastelzimmer besucht, wo unter fachmännischer Anleitung schöne Schiffsmodelle entstehen, auf die ihre Erbauer mit Recht stolz sein können. Aber außer diesen beiden Zirkeln finden sich noch Freunde des Gesellschaftstanzes, der Musik und des Gesanges oder auch die Aquarianer in Interessengemeinschaften zusammen."

"Hinter der Schule befindet sich ein Sportplatz, der in





Gemeinschaftsarbeit erbaut wurde. Unter Anleitung unserer Sportlehrer kann hier jeder trainieren. Folgende Mannschaften haben wir in unserer Schule aufgestellt: Fußball, Handball, Hallenhandball, Volleyball, Tischtennis, Federball, Schach und Schießen. Vergleichskämpfe mit Schulen anderer Großbetriebe oder Werften sind Höhepunkte unseres Sportlebens. Damit sind aber längst noch nicht alle Möglichkeiten der Freizeitgestaltung angeführt worden. Besonders beliebt ist die Arbeit in der Gesellschaft für Sport und Technik. Beliebt aus dem Grunde, da diese Betätigung mit der seemännischen Arbeit verbunden ist. Unser Fischkombinat besitzt einen groß ausgebauten GST-Stützpunkt mit Kuttern und Motorbooten. Oft wird auf der Warnow oder auf der nahegelegenen Ostsee gesegelt. Viele Lehrlinge erwerben auch im Rahmen dieser Arbeit die Kutterführerprüfung." "Seit einiger Zeit besitzen wir auch einen Wochenendstützpunkt an der Oberwarnow. Viele Freunde treffen sich dort am Wochenende. Es wird gezeltet, und am Lagerfeuer werden alte Seemannsshanties gesungen. In gemeinsamer Arbeit haben wir an diesem herrlich gelegenen Ort ein Steingebäude errichtet. Auch die Lehrlinge, die in Zukunft zu uns kommen, werden noch ihren Beitrag zur Verschönerung leisten können."

Inzwischen ist Gerhard zurückgekommen. Seine Aktivbesprechung ist beendet. Das alte Gespräch über die Ausbildung an Bord wird wieder aufgenommen, "Wir haben", begann Gerhard, "vorhin die notwendigsten Arbeiten an Bord angeführt, die unsere Lehrlinge im ersten Lehrjahr durchzuführen haben. Im zweiten Lehrjahr wird der Bereich der durchzuführenden Arbeiten bedeutend erweitert. Hinzu kommt noch, daß man nun schon zur Nachtarbeit herangezogen werden kann. Der Körper soll sich allmählich auf die zukünftige Arbeit einstellen. Es ist selbstverständlich, daß auch dieser Einsatz nur im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitszeit erfolgt. Alle einführenden Arbeiten des ersten Lehrjahres setzt man nun voraus. Zusätzlich werden wir unter anderem auf den Ausund Heimfahrten zu Konservierungsarbeiten herangezogen, denn es wird sehr viel Wert auf die Erhaltung des Volkseigentums gelegt. Während der Fahrt müssen wir wieder beweisen, daß wir den in der Schule gelernten Stoff auf die Bordverhältnisse anwenden können. Um unsere Kenntnisse in der Seestraßenordnung zu überprüfen, fragt der Steuermann des Nachts immer wieder, was die auftauchenden Lichter zu bedeuten haben. Die Lichter geben uns Aufschluß über Art und Größe der entgegenkommenden Schiffe. Auch auf See gibt es ähnliche Verkehrsregeln wie in einer Großstadt. Diese müssen strengstens beachtet werden. Will man das unterschiedliche Aufleuchten eines Leuchtfeuers an der entfernten Küste erkennen, muß man schon große Augen haben. Mit Hilfe des Leuchtfeuerverzeichnisses kann dann das Leuchtfeuer für eine genaue Standortbestimmung verwandt werden."

Nachdem Peter die ganze Zeit über geschwiegen hatte und nur durch ein zustimmendes Nicken Gerhards Ausführungen gen unterstrich, begann er mit heller Stimme: "Viel Freude bereitet die Fahrzeit im letzten Lehrjahr. Hier kann man beweisen, daß man ein ganzer Kerl ist und schon selbständig arbeiten kann, Kritisch kann die eigene Tätigkeit mit der des Matrosen verglichen werden. Wer diese Einschätzung ehrlich durchführt, kommt bestimmt zu der Schlußfolgerung, daß man auch nach Beendigung der Lehrzeit noch an sich selbst arbeiten muß, um in jeder Situation bestehen zu können."

Wir wollen Gerhard und Peter dankbar sein, daß sie uns so nett aus ihrer Fahrenszeit erzählt haben. Um aber auch die Schule kennenzulernen, bitten wir beide, uns zu führen. Durch einen langen Verbindungsgang ist das Lehrlingswohnheim mit der Schule verbunden. Hier sieht es sauber und nett aus. In der großen Vorhalle ist eine Übersichtskarte mit den wichtigsten Fanggebieten als farbige Darstellung auf eine Wand gemalt. Die einzelnen Unterrichtsräume sind nach Fachgebieten geordnet. Zuerst betreten wir das Netzkundekabinett. Das Modell eines Grundschleppnetzes hängt an der Decke des Raumes. Hier erhält der neueingestellte Lehrling seine ersten Einführungen über Fangtechnik.

Peter ist es wieder, der unseren Wissensdurst stillt. "Von den Netzrohstoffen ausgehend bis zu den verschiedenen Fanggeräten lernen wir in diesem Fach die theoretischen Grundlagen für den praktischen Bordeinsatz."

Inzwischen sind wir in einen anderen Raum eingetreten. Draußen an der Tür stand "Fischereikunde". Ein Besucher aus dem Binnenlande könnte hier stundenlang verweilen. In den Schränkchen findet man die verschiedensten Fischarten in Präparatengläsern. Vielfältig sind die Körperformen. Namen, wie: Seeteufel, Knurrhahn, Katfisch, Tintenfisch, Dornhai und Nagelrochen tauchen auf. Ein langer Experimentiertisch mit Gas- und Wasseranschluß erlaubt Sezier- und Mikroskopierübungen.

Wir fragen Gerhard, was in diesem Unterrichtsfach alles geboten wird. "Oh, das ist eine ganze Menge", lacht Ger-



hard, "angefangen beim Bau des Fisches, über die verschiedensten Fischarten bis zu den Einflüssen, die das Verhalten der Fische bestimmen. Man lernt auch die besondere Situation auf den einzelnen Fangplätzen kennen."

"Wir sind stets über den neuesten Stand der Fischereiforschung unterrichtet, da die Schule zum "Institut für Hochseefischerei" enge Verbindung unterhält."

Nun, lieber Jürgen und Klaus, haben wir Eure Bitte erfüllt? Ihr habt einen kleinen Einblick in unsere Berufsausbildung bekommen. Zum Abschluß wollen wir in Gedanken noch einmal eine Fangreise miterleben, um die Arbeit eines Hochseefischers "am Arbeitsplatz" kennenzulernen.

Logger

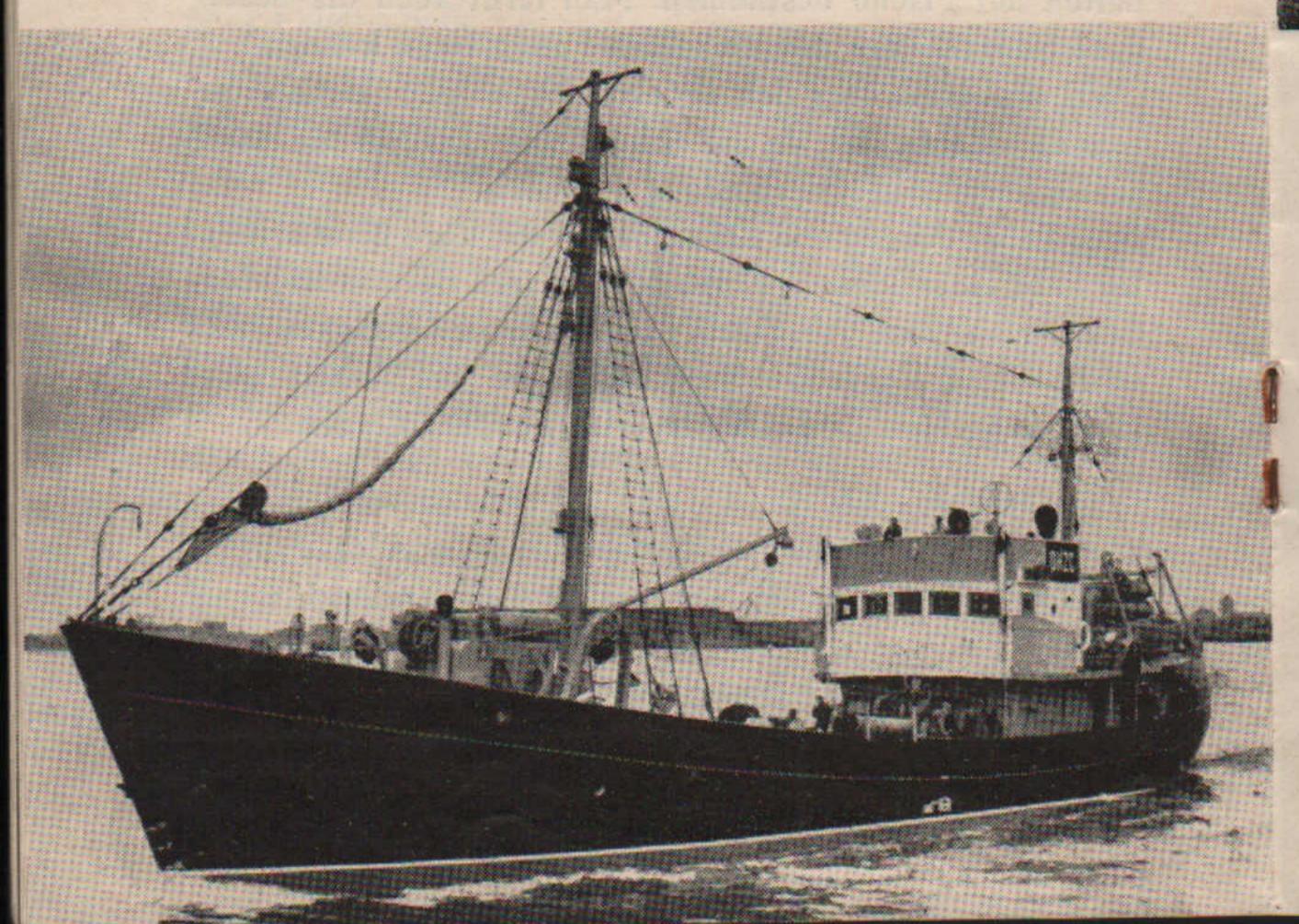
Der Logger ist ein seetüchtiges Motorschiff für Hochseefischfang mittels Treib- und Schleppnetzen in unbegrenzter Entfernung von der Küste.

Das Schiff ist als Einschrauber in ganzgeschweißter Bauart entsprechend den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft hergestellt.

Das Schiff hat ein durchlaufendes Hauptdeck, darauf ein Deckshaus und ein Ruderhaus, ein Poopdeck, zwei Masten, einen Doppelboden im Bereich des Netzraumes und eines Teiles des Maschinenraumes sowie zwei Fischräume.

Zur Fischereieinrichtung gehören außer den sonstigen Anlagen an jeder Schiffsseite zwei Fischgalgen, ein Gangspill für Treibnetzfang und eine Netzwinde, ferner eine Trankochanlage zur Gewinnung von Medizinal-Lebertran.

Der Hauptmotor, ein 6-Zylinder-Viertakt-Diesel, ent-



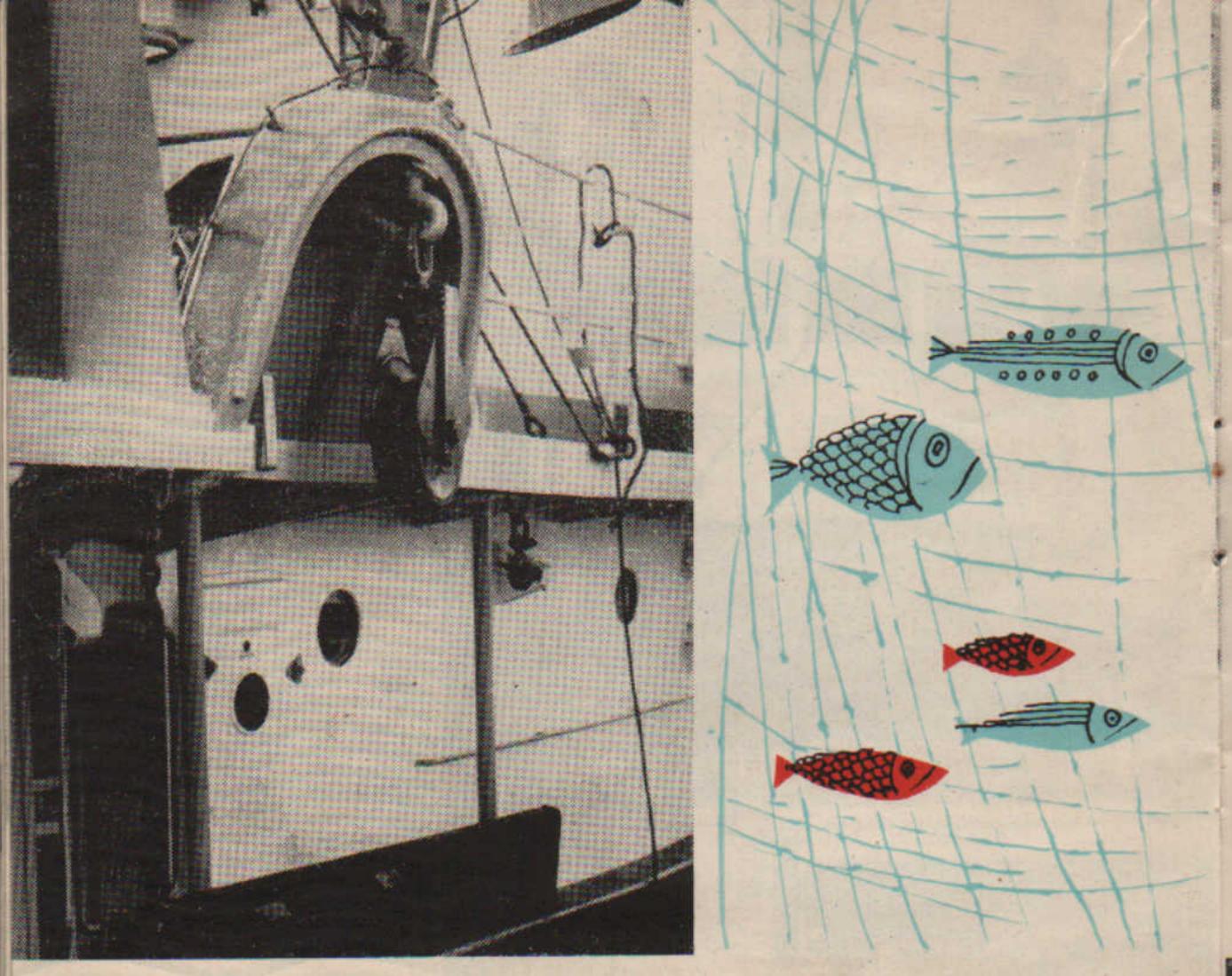


wickelt eine Leistung von 300 PS bei 275 U/min. und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10,5 Knoten.

An größeren Hilfsmaschinen sind unter anderem: ein Diesel-Dynamo-Aggregat von 57-kW-Leistung bei 220 V und ein Hilfsdiesel von 20-PS-Leistung mit Generator von 12 kW bei 220 V.

Ein masutbeheizter Dampfkessel liefert den erforderlichen Dampf unter anderem für Wohnraumbeheizung, Trananlage und Bunkerbeheizung.

Die Treiböl- und Schmierölbunker fassen Betriebsstoffe die für eine ununterbrochene Fahrzeit von 25 Tagen für Hauptmotor und Hilfsmaschinen ausreichen.



Technische Daten - Logger

Länge über alles	39,15 m	
Länge zwischen den Loten	34,79 m	
Größte Breite auf Spanten	7,30	
Seitenhöhe	3,48 m	
Konstruktionstiefgang im Mittel	3,07 m	
Tiefgang hinten hierbei	3,35 m	
Verdrängung hierbei in Seewasser	475 t	
Motorenleistung des Hauptmotors	300 PS	
Fahrtgeschwindigkeit	10,5 kn	
Aktionsradius, ca. 25 Tage =	6300 sm	
Fischräume, Inhalt	176,7 m ³	
Fischräume, Fassungsvermögen 1860	Korb Fisch	
Besatzung 23 Mann und drei Reserveplätze		

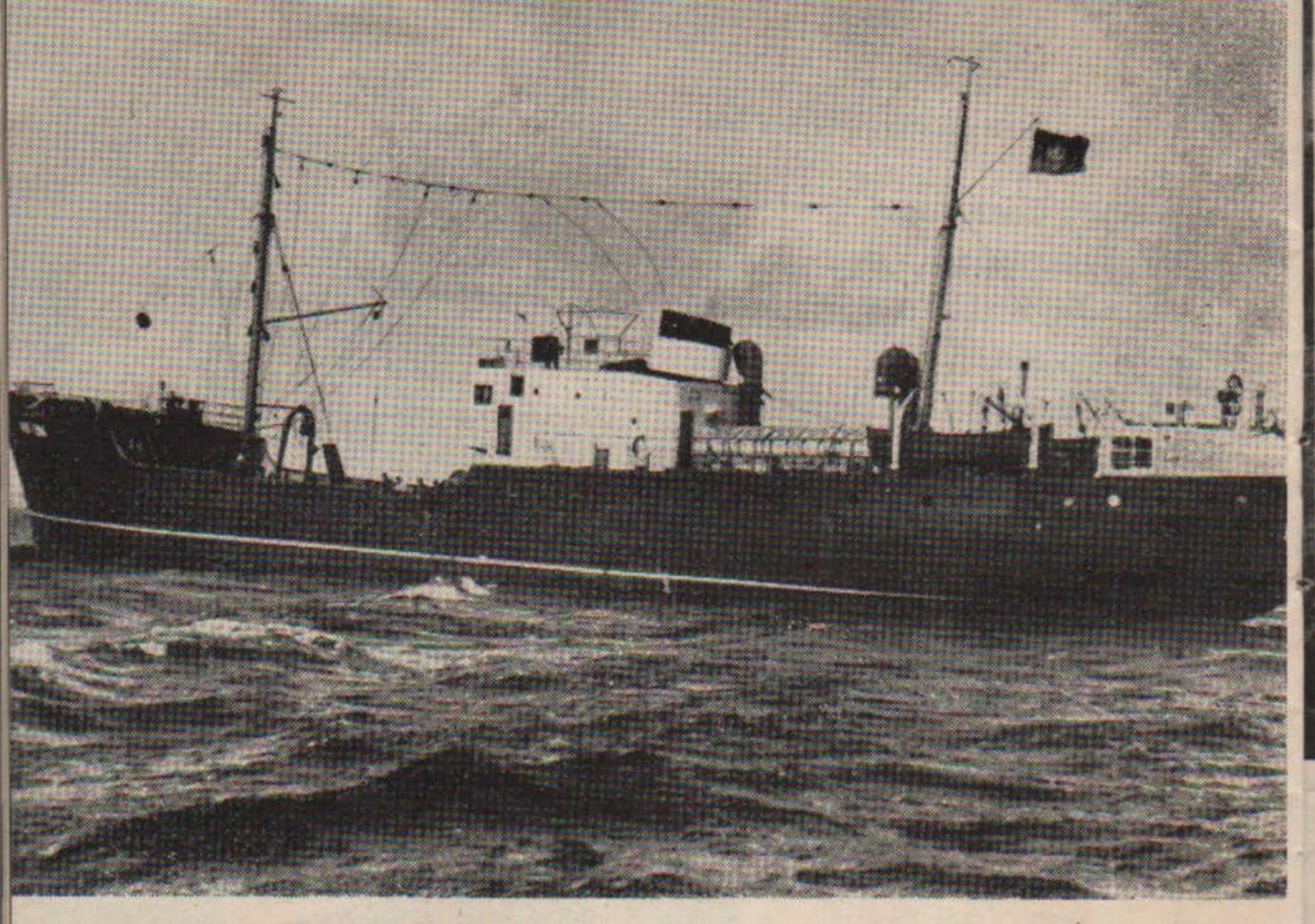
Ein Handsteuerapparat ist über eine Axiometerleitung mit dem Ruderquadranten verbunden.

Die Wohn- und Wirtschaftsräume liegen in Vor-, Mittelund Achterschiff.

Zur Einrichtung des Loggers gehören ferner unter anderem die üblichen Funkanlagen.







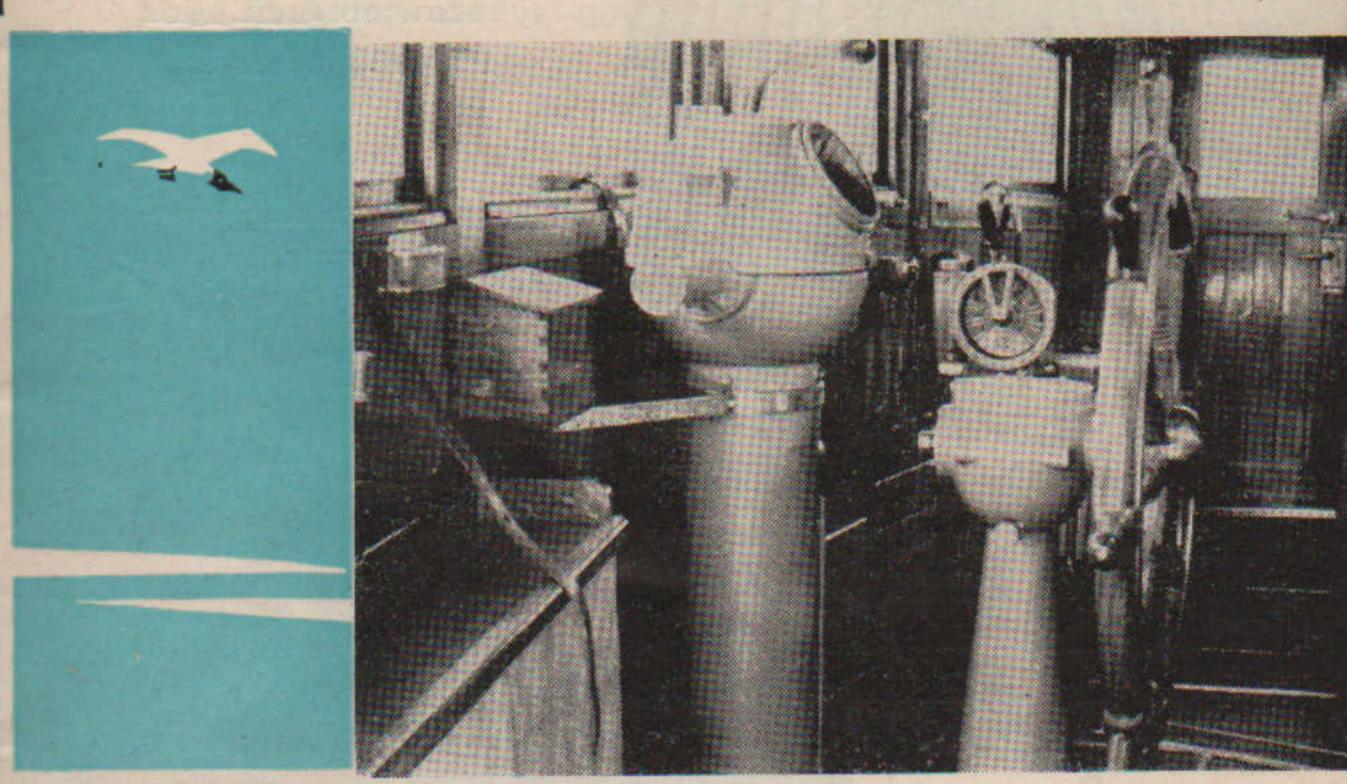
Technische Daten (Trawler)

Länge über alles	57,62 m
Länge zwischen den Loten	52,00 m
Größte Breite	9,08 m
Seitenhöhe	4,83 m
Konstruktionstiefgang im Mittel	4,00 m
Tiefgang hinten hierbei	4,80 m
Verdrängung hierbei in Seewasser	1076 t
Motorenleistung des Hauptmotors	920 PS
Fahrtgeschwindigkeit	11,5—12 kn
Aktionsradius etwa 26 Tage =	7500 sm
Fischräume, Inhalt	416 m ³
Fischräume, Fassungsvermögen	4380 Korb Fisch
Besatzung 32 Mann	

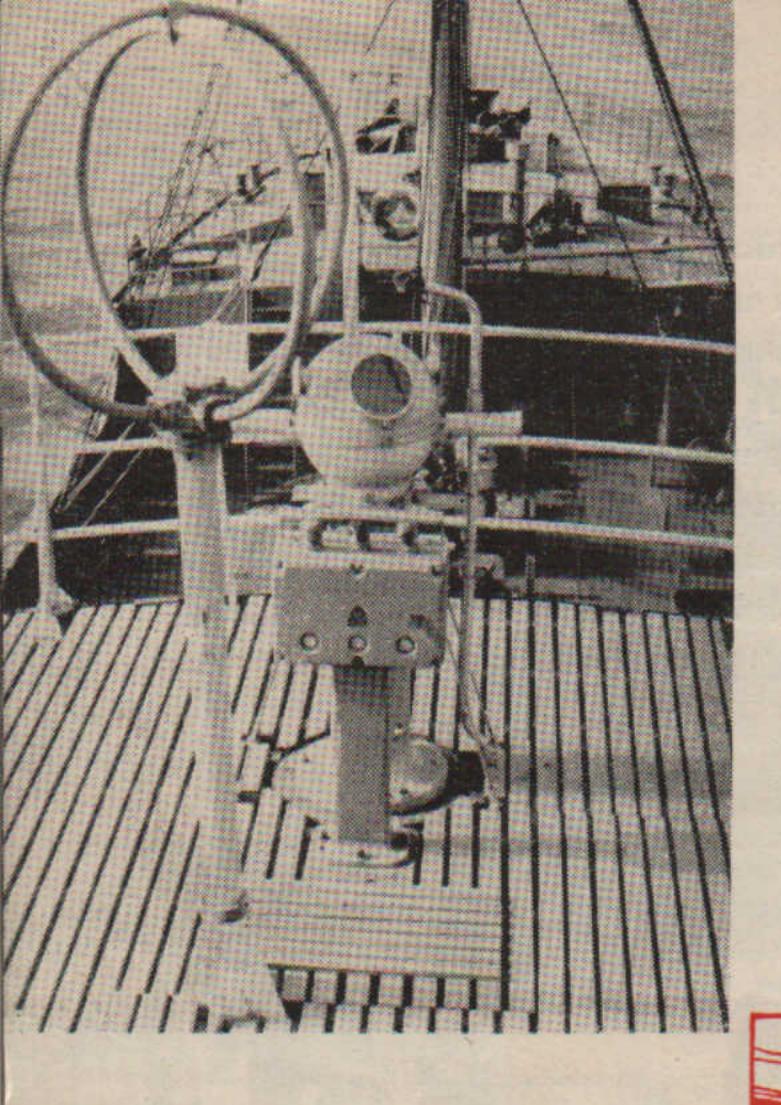


Trawler

Der Trawler ist als seetüchtiges Fahrzeug zum Einsatz für die Schleppnetzfischerei in den nördlichen Gewässern bestimmt und ist als Einschraubenschiff aus Schiffbaustahl in ganz geschweißter Bauart nach den Vorschriften der DSRK gebaut. Das Schiff hat ein durchlaufendes Hauptdeck, ein kurzes Backdeck und ebenfalls ein kurzes Poopdeck, einen Fockmast und einen Besanmast, einen Doppelboden im Bereich der beiden Fischräume und des Maschinenraumes. Zur Fischereieinrichtung gehören außer den sonstigen An-



lagen eine Netzwinde und zwei Fischgalgen an Steuerbordseite, ferner eine Trankochanlage, die die Gewinnung einwandfreien Medizinal-Lebertranes bereits während der Fahrt gestattet,



Der Hauptmotor, ein unsteuerbarer einfachwirkender AchtZylinder-Diesel, entwickelt eine Leistung von 920 PS bei 333
U/min. Diese Leistung wird über ein Untersetzungsgetriebe mit 105 U/min. auf den Antriebspropeller übertragen, wodurch das Schiff eine Geschwindigkeit von 11,5 bis 12 kn erreicht.

Für die Versorgung der elektrisch angetriebenen Netzwinde dient ein 300-PS-Diesel-Dynamo-Aggregat von 225 kW-Leistung bei 220 V. Die Stromversorgung des Schiffes sowie der elektrisch angetriebenen Pumpen und sonstigen Stromverbraucher an Bord geschieht durch zwei 60-

PS-Diesel-Aggregate mit je einem 40-kW-Generator. Die Treiböl- und Schmierölbunker fassen Betriebsstoffe, die für eine ununterbrochene Fahrzeit von 26 Tagen für Hauptmotor und Hilfsmaschinen ausreichen.

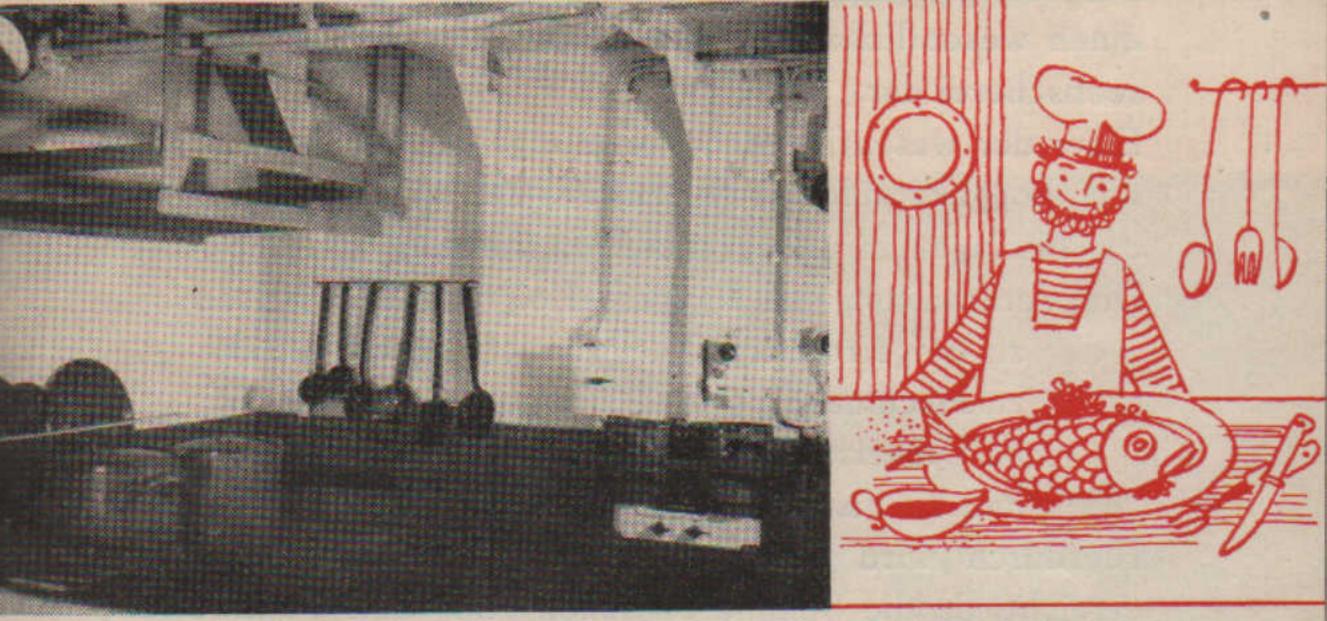
Die Ruderanlage wird durch eine 7,5 PS starke elektrische

Rudermaschine, die durch eine Zwei-Knopf-Schaltanlage gesteuert wird, angetrieben und ist mit Ru deranlagenanzeiger versehen.

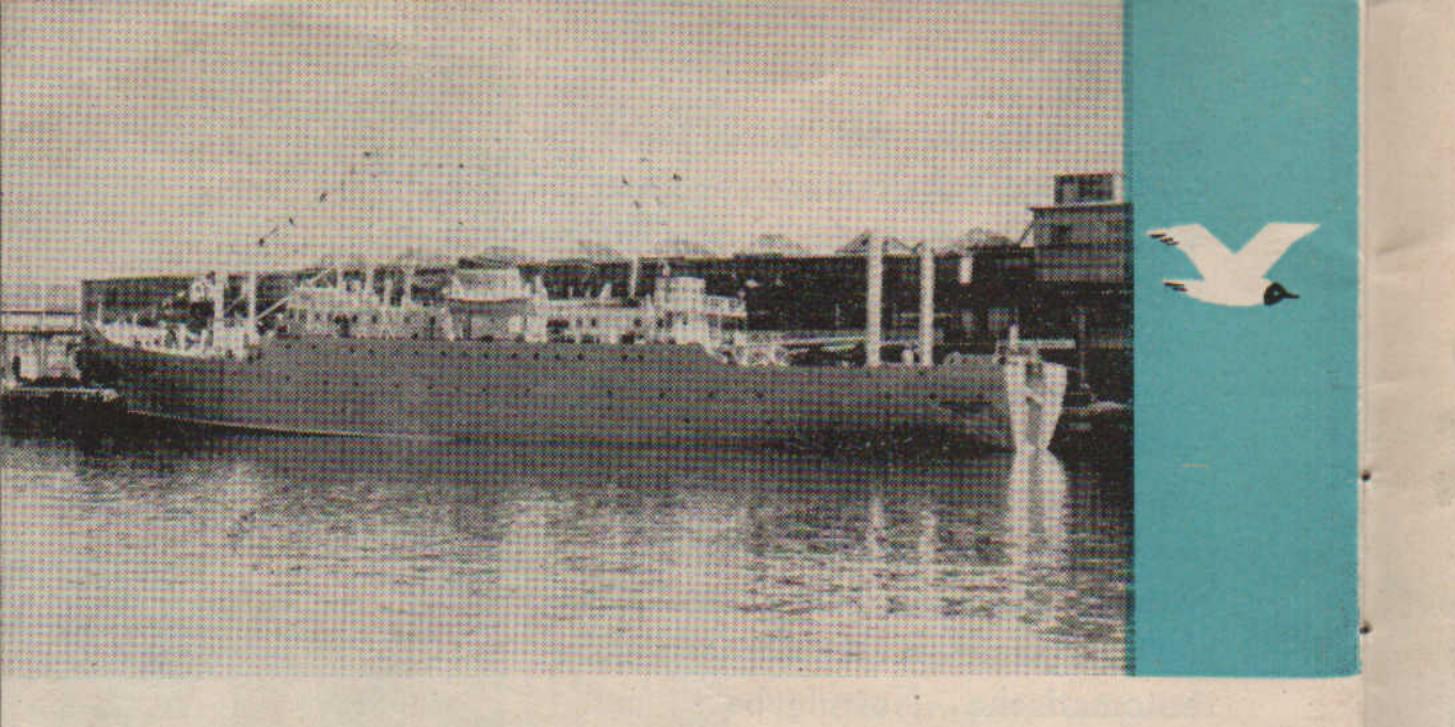
Die Wohn- und Wirtschaftsräume liegen in der Back, im Mittel- und Achterschiff

Zur Einrichtung des Trawlers gehören u. a.: Bordtelefonanlage, Rundfunkanlage, Funkanlage für Mittel- und Kurzwellenbereich, automatische Notrufgeber- und Empfangsanlage, Rahmenpeilanlage, Echolot-, Echographen- und Fahrtmeßanlage.









Fang- und Verarbeitungsschiff

Der Einsatz von Fang- und Verarbeitungsschiffen stellt einen wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiet der Hochseefischerei dar.

Einer der wesentlichsten Vorteile gegenüber der Fischerei mit Loggern und Trawlern ist der Aktionsradius von ca. 70 Tagen in unbegrenzter Entfernung von der Küste. Die Verarbeitung des Fanges erfolgt direkt an Bord

> zu tiefgefrorenem Filet (Ladefähigkeit 425 t); zu Fischmehl (Ladefähigkeit 180 t); zu Lebertran (Ladefähigkeit 35 t); und zu Fischöl (Ladefähigkeit 18 t).

Hierdurch wird eine bedeutende Qualitätsverbesserung erreicht, da die Spanne zwischen Fang und Verarbeitung nur noch drei Stunden beträgt.

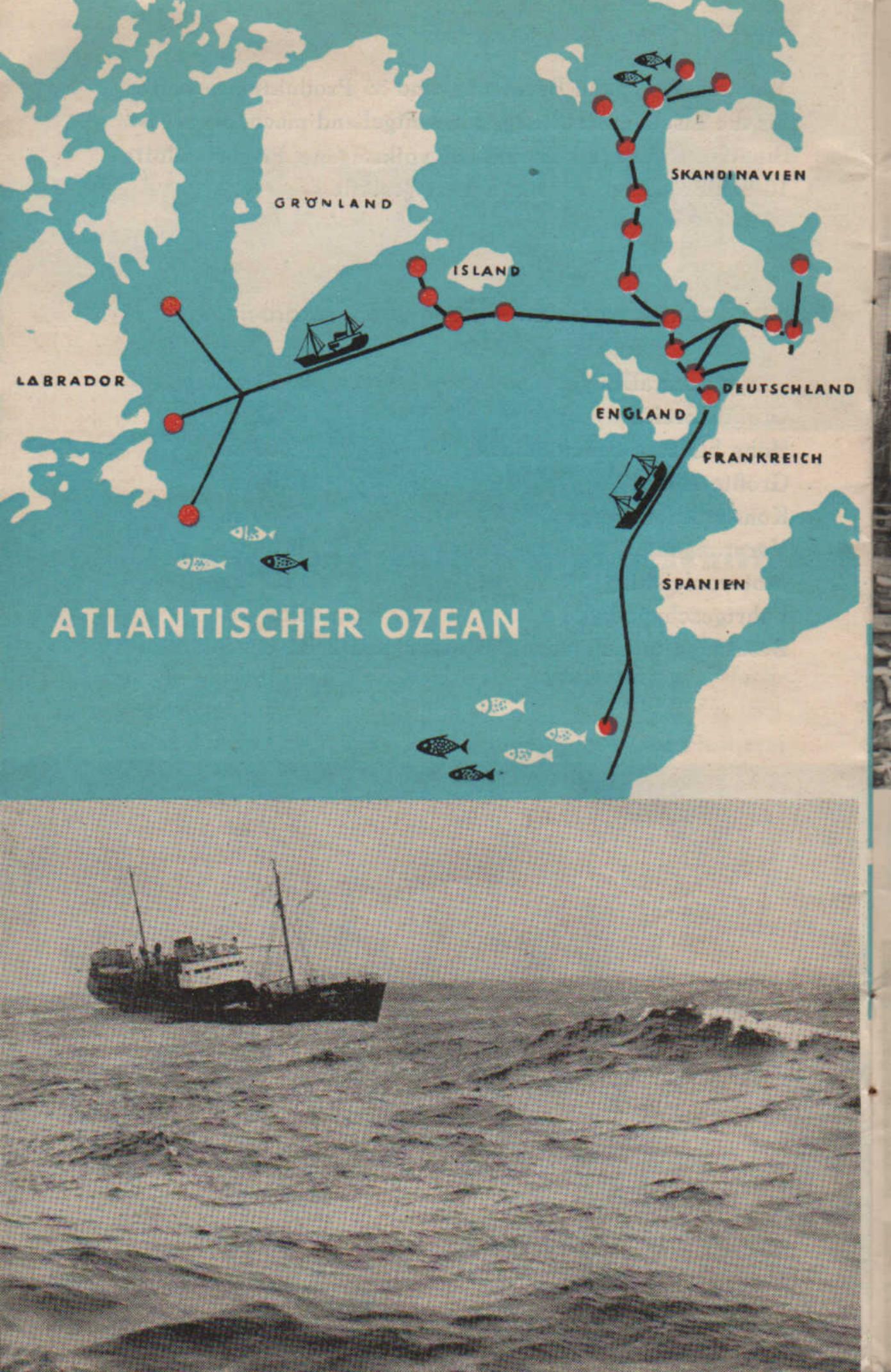
Die Fang- und Verarbeitungsschiffe sind modern eingerichtet und entsprechen der neuesten Technologie auf dem Gebiete des Schiffbaues für die Hochseefischerei. Für die 100köpfige Besatzung befinden sich Klubräume, Kinosaal usw. an Bord.

Von den 100 Mann Besatzung sind 35 Produktionsarbeiter für die Fischverarbeitung, die weitgehend mechanisiert ist. Bis 1965 werden für unsere volkseigene Fischereiflotte 10 Schiffe dieses Typs in Dienst gestellt.

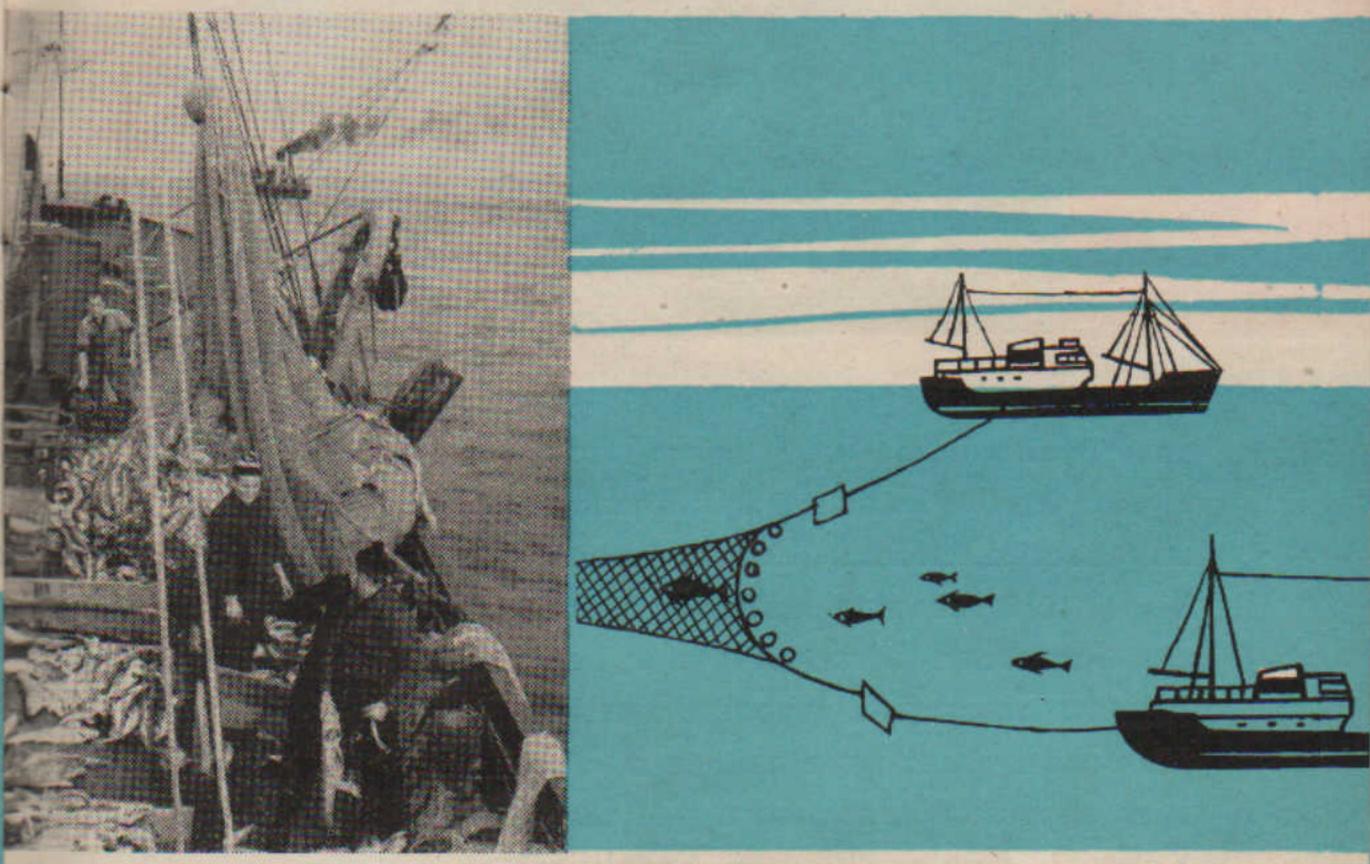
Technische Daten - Fang- und Verarbeitungsschiff

Länge über alles	85,92 m
Größte Breite	13,52 m
Höhe bis zum Brückendeck	9,60 m
Größte Höhe	10,02 m
Konstruktionstiefgang	5,00 m
Verdrängung hierbei im Seewasser	3510 t
Motorenleistung	1800 PS
Fahrtgeschwindigkeit	12,5 kn
Besatzung und Personal 98 Mann und	2 Reserveplätze





Wenn vom Kai des Fischkombinates die Leinen losgeworfen sind, nimmt das Schiff die Reise mit Kurs Nord auf. Schnell liegt Warnemünde hinter uns, der Große Belt wird erreicht, und nach Durchquerung des Kattegatt und des



Skagerrak begleitet uns auf der Fahrt an Steuerbord die endlos lange Küste Norwegens, deren schneebedeckte Berge auf unser Schiff herübergrüßen, Bald ist der Polarkreis überquert und — heißt der Kurs Bären-Insel oder Barentsee —, das Ziel erreicht, Hier befindet sich ein Hauptfanggebiet unserer Fischereiflotte. Andere Reisen führen in die Gewässer um Island, nach Labrador oder an die westafrikanische Küste. Aber bleiben wir im Nordmeer, das wir von Rostock in 6—7 Tagen erreicht haben und wo keineswegs arktische Temperaturen herrschen. Auf den Fangplätzen geben sich Schiffe vieler Nationen ein Stelldichein! Nicht alle Schiffe sind Fischfänger, auch



unsere Hilfsschiffe kreuzen in diesen Gewässern, bereit zu helfen, wo der Funk sie heranruft. Vorzüglich eingerichtet ist unser Hilfsschiff "Robert Koch", wo in vorbildlicher Weise für erkrankte Matrosen gesorgt wird. Die Sorge um den Menschen wird auf hoher See nicht vernachlässigt. Andere Hilfsschiffe wieder besitzen Ersatzmaterial, um Maschinen- oder Netzschäden zu beheben.

Hier in diesen Gewässern gilt die Jagd dem Rotbarsch, Kabeljau, Köhler "Blauer", Schellfisch oder Hering. Echolot und Echograph — Geräte zur Bestimmung der Tiefe und des Standortes der Fische — treten in Tätigkeit. Der Kapitän stellt den Maschinentelegrafen auf "Halt". Das Schiff hat die zum Auswerfen des Netzes günstigste Position erreicht. Jeder an Bord hat jetzt seinen Posten; jeder Handgriff sitzt. Mit Maschinenkraft wird das Netz gehievt und über Bord gefiert, die schweren Scheerbretter folgen. Das riesige Netz sinkt in die Tiefe. Das Schiff läuft mit voller Kraft voran, und von der Winsch surrt das Stahl-





seil je nach Wassertiefe 400 oder 600 Meter ab, wird gebremst, und das Schleppen beginnt. Nach zwei bis drei Stunden — je nach Ergiebigkeit des Fischgrundes — ertönt das Kommando "Hiev up". Wieder brummen die Motoren der Winde, und langsam tauchen die Scheerbretter auf. Schnell werden sie von den Standern geschäkelt. Und da kommt der pralle Steert an die Oberfläche, ob seiner Fülle von den Matrosen jubelnd begrüßt. Mit der Lösch-



talje wird er an Bord gehievt, und kurz darauf ergießt sich der glitzernde, zappelnde Segen an Deck

Wieder wird das Netz ausgefahren, dann beginnt die Verarbeitung der Beute, die sortiert, teilweise geschlachtet und in Körbe gefüllt im weiten Bauch des Laderaumes verschwindet. Es ist, als ob ein Jagdfieber die Mannschaft erfaßt hat, so eifrig sind sie bei der Arbeit, ist es doch nicht zuletzt ihr Vorteil, wenn das Soll übererfüllt wird und hohe Prä-

mien winken. Ist der Laderaum gefüllt, geht es südwärts, und bald sind die anstrengenden Tage am Fangplatz vergessen, dann heißt der Kurs Heimat.

Die unermüdlichen Möwen kreischen zum Abschied ein "Auf Wiedersehen",

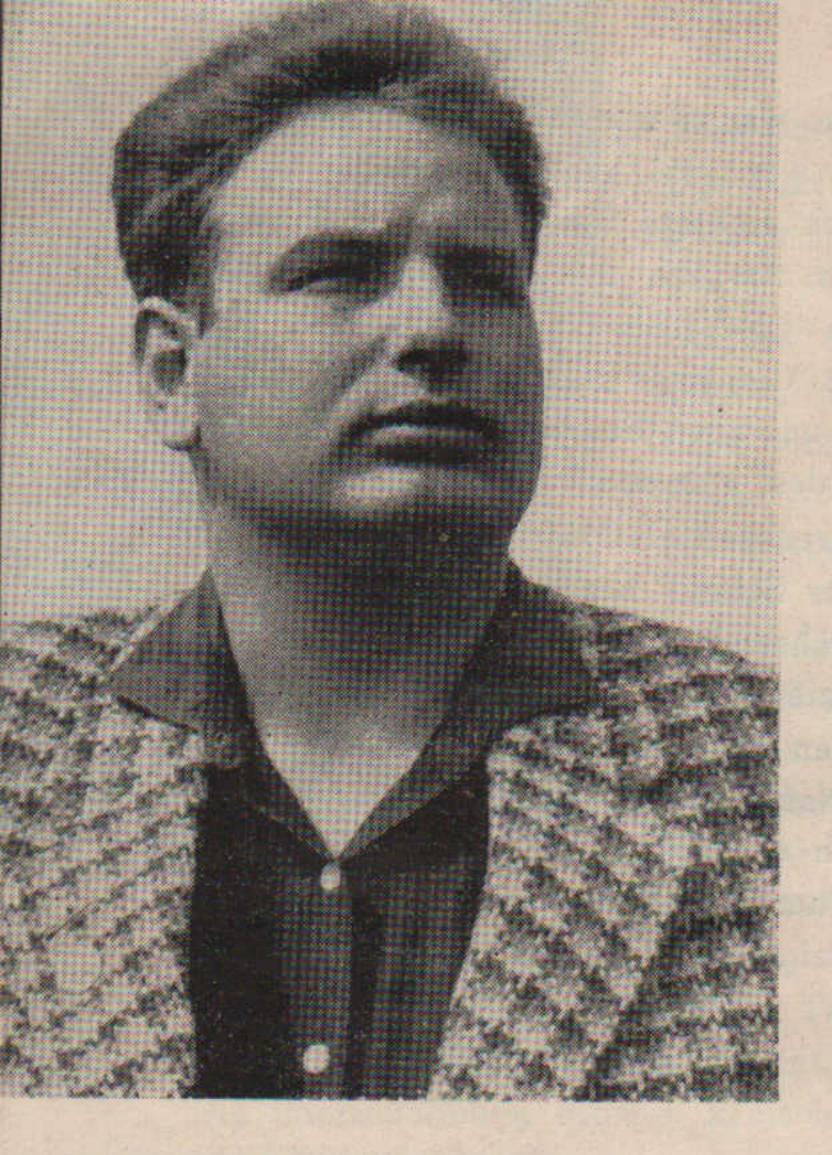
Zwei Tage Landurlaub liegen zwischen der nächsten Fahrt; diese Stunden vergehen schnell, aber das moderne "Haus der Hochseefischer" in Rostock bietet vortreffliche Gelegenheit, diese Zeit mit seinen Angehörigen zu verleben und erspart manchen Matrosen einen langen Reiseweg.

Lieber Klaus und Jürgen, nun habt ihr ja allerlei über den Beruf eines Hochseefischers erfahren. Bestimmt wird es Euch aber auch interessieren, wie ich zu diesem schönen Beruf gekommen bin, der ja vielleicht auch Eurer wird. Also laßt berichten:

Ich stamme aus der Gegend von Prenzlau und heiße Hartmut Brilke. Heute bin ich 23 Jahre alt und fahre als erster Steuermann auf dem Trawler ROS 204 "Karl-Marx-Stadt". Schon während meiner Schulzeit hatte ich für die Seefahrt großes Interesse, und so war es nur natürlich, daß ich nach ihrer Beendigung, das war 1951, eine Bewerbung an das Fischkombinat Rostock richtete und mich als Hochsee-fischerlehrling bewarb. Als ich die Zusage erhielt, war natürlich die Freude groß. Bis zum September 1953 dauerte meine Lehrzeit. Allerdings hatten wir noch nicht ein so schönes Wohnheim, und auch die vielen anderen Vorteile, die Euch geboten werden, gab es nicht. Aber endlich war es so weit. Meine Fahrenszeit als Matrose auf dem Logger ROS 110 "Geschwister Scholl" begann. Viele schöne Erlebnisse hatte ich während dieser Zeit, aber ich wollte mich ja weiter qualifizieren.

1954 besuchte ich einen Fischmeisterlehrgang, der bis Februar 1955 dauerte. Nach Ablegung der Fischmeisterprüfung wurde ich durch das Kombinat zur Seefahrtschule Wustrow delegiert, um das Steuermannspatent B 2 für kleine Hochseefischerei zu erlangen. Da sich das Kombinat





stetig entwickelte und wir viele neue Fangfahrzeuge hielten, wozu auch natürlich hochqualifizierte Kader benötigt wurden, blieb ich in Wustrow an der Seefahrtschule, um dort das Patent B 5 — Kapitän für große Hochseefischerei - zu erlangen, 1957 war es dann soweit und ich bestand meine Prüfung als Kapitan, Ja, liebe Freunde, ihr könnt Euch bestimmt denken, daß ich darauf sehr stolz war.

Nach dem erfolgreichen Besuch der Seefahrtschule Wustrow fuhr ich als Steuermann auf verschiedenen Loggern und Trawlern. Seit August 1959 fahre ich als erster Steuermann auf dem Trawler ROS 204 "Karl-Marx-Stadt". Nach, lieber Klaus und Jürgen, und nicht zuletzt habe ich durch meine Qualifizierung, die Euch ja auch möglich ist, wenn ihr bei uns seid, außer meinem schönen Beruf noch nach jeder erfolgreichen Fangreise zu meiner Heuer eine schöne Fangprämie, was ja auch die Voraussetzung ist, um mir manche Wünsche, die ich habe, erfüllen zu können. Natürlich bin ich kein Einzelfall, und viele ehemalige Lehr-

linge des Fischkombinates haben eine ähnliche Entwicklung wie ich.

Ich jedenfalls kann nur sagen: Kommt zu uns!

Es grüßt Euch Euer Hartmut

So, lieber Jürgen oder Klaus, nun habt ihr einiges Wissenswerte über den Beruf eins Hochseefischers erfahren. Wir haben versucht, dieses mit Text, Zeichnungen und Fotos zu erreichen. Es würde uns freuen, wenn es uns gelungen ist, bei Euch das Interesse für diesen schönen, interessanten und abwechslungsreichen Beruf geweckt zu haben. Aber wenn Ihr noch Fragen habt, dann schreibt uns.

Es soll an dieser Stelle aber noch ein Hinweis gegeben werden, der vielleicht ältere Freunde von Euch betrifft:

Das Fischkombinat Rostock sucht Produktionsarbeiter für seine modernen Fang- und Verarbeitungsschiffe, Hierfür können sich Kollegen oder Kolleginnen melden, die ohne Beruf sind bzw, einen Berufswechsel vornehmen wollen. Günstig auch für junge Ehepaare. Es besteht die Möglichkeit, sich aus dieser Tätigkeit zum Meister der Fischwirtschaft und bei weiterem Studium zum Produktionsleiter auf einem Fang- und Verarbeitungsschiff zu entwickeln.

Die Grundheuer als Produktionsarbeiter beträgt pro Tag 15,— DM, zusätzlich einer Fangprämie sowie freie Bordverpflegung im Werte von 7,71 DM pro Tag.

Arbeitsbekleidung, Eßgeschirr und Bettwäsche werden gestellt; die Bordverpflegung ist frei. Außerhalb der Dreimeilenzone erfolgt der Verkauf von Transitware (Tabakwaren, Spirituosen usw.)

Der Grundurlaub beträgt 18 Tage. Während der Liegezeit in Rostock ist die Unterbringung in modernen Appartements im neuen "Haus der Hochseefischer" gesichert oder es besteht die Möglichkeit zum Besuch der Angehörigen. Dauer der Fangreise ca. 8 Wochen; Fahrtziel: Nordmeer oder die Gewässer um Labrador, Island oder Westafrika. Alle Bewerbungen oder Auskünfte, auch für Maschinenassistenten, Kochsmaate, Decksmänner usw., sind zu richten bzw. werden erteilt vom:

VEB Fischkombinat Rostock-Marienehe Kaderabteilung — Einstellungsbüro —