

Besatzungsaustausch – 12. Februar 1973 – ein historisches Ereignis auf See für die Rostocker Hochseefischer

von Kapitän und Fangdirektor Günther Kröger

Fischereipolitische Entwicklung

Die Fischereiwelt war in den 70er Jahren im Umbruch. Mit großer Aufmerksamkeit verfolgten wir die Entwicklung und die Aktivitäten in der Welt. Die Küstenstaaten forderten in immer größerem Umfang eine stärkere eigene Nutzung ihrer Fischereiresourcen. Sie beabsichtigten die Verdrängung anderer Fischereifloten aus ihren Regionen. Chile und Argentinien hatten in die weltweit bevorstehende Entscheidung zur Einführung einer 200 sm ökonomischen Zone vorgegriffen und ihre Gebiete gesperrt. Island war damals auf dem Weg es nach zumachen. International war die Diskussion über die 200 sm Schutzzonen entbrannt. Andere Fischereistaaten, so auch wir wehrten uns heftig. Unsere Gegenwehr bekamen wir bei der Vergabe von Quoten und Lizenzen zu spüren. Sie wurden immer wieder reduziert.

Diese Entwicklung machte uns in der Rostocker Hochseefischerei, der Betriebs- und Fangdirektion ernsthaft Sorgen. Wir suchten für unsere weitere Strategie im Flotteneinsatz nach neuen Wegen, um den internationalen Trend entgegenwirken zu können. Die Gesellschaft forderte weiter von uns unsere Versorgungsaufgaben zu erfüllen.

Strategische Untersuchungen zum Flotteneinsatz

Fischereistandorte im Ausland

Den Blick nach Fischereistandorten für unsere Hochseeflotte in anderen, den Fischereiregionen nahen Staaten, schoben wir nach umfangreichen Untersuchungen vom Tisch. Dies hätte nur über Gemischte Gesellschaften oder anderen geschäftlichen Verbindungen erfolgen können. Die größten Bedenken ergaben sich aus der daraus erwachsenen Tatsache, dass wir einen Großteil unserer Tätigkeiten ins Ausland verlagern müssten, wenn dieser Schritt effizient verlaufen sollte. Soweit waren wir noch nicht, hatten auch nicht die notwendigen Valutamittel.

Dazu kamen unsere Bedenken, dass Behörden wie die Staatssicherheit keine Erlaubnis erteilen würde, wenn auch alle Hochseefischer ein Seefahrtsbuch besaßen und die Hürden für den Erhalt eines Seefahrtsbuches unermesslich hoch waren. Vorsichtige Recherchen waren negativ – erstmal ohne Aussichten auf eine Bestätigung und Erlaubnis.

Besatzungsaustausch über ausländische Häfen

Ein anderer wichtiger Gedanke war der Besatzungsaustausch. Die SU und auch andere sozialistische Staaten tauschten ihre Besatzungen über ausländische Häfen. Wir brauchten den Besatzungsaustausch eigentlich nicht neu erfinden, nur auf unsere Verhältnisse und Möglichkeiten anpassen.

Anfangs zögerten wir, weil im Kreis der Fangdirektion davor gewarnt wurde, dass unsere Technik auf den Schiffen den verlängerten Seeinsatz beim Besatzungsaustausch nicht überstehen würde. Einige sagten zu mir, schau dir doch mal unsere Schiffe an, wie sie aussehen. Ich gab ihnen Recht und meinte, vielleicht sollten wir es mal mit einem anderen Anstrich versuchen, der widerstandsfähiger ist. Doch für mich war das Aussehen nicht das Entscheidende. Im Hinterkopf hatten wir ebenfalls noch den Versuch mit dem Transport- und Verarbeitungsschiff „Junge Welt“. Im Februar 1971 haben wir einen Teil der Besatzung per Flugzeug von St. John's in Kanada ausgetauscht. Damals war das erzielte Ergebnis negativ. Die Besatzung war dagegen.

Doch davon ließen wir uns nicht abhalten. Ich sprach mit Leitenden Ingenieuren unserer Schiffe. Auch die anderen Techniker an Bord unterstützten unsere Gedanken. Ihre Überlegungen und positiven Gedanken, kamen aus ihren tiefen Erfahrungen mit unseren Schiffen. Sie

gaben uns den Mut und die Zuversicht für die Vorbereitungen, um diese Methode auch in unserer Flotte wirksam einzuführen. Bemerken möchte ich mit aller Deutlichkeit, dass es zu dieser Zeit nicht mehr zu verantworten war, Reisezeiten der Besatzungen über 120 Tage hinaus zu dehnen. Dieser soziale Aspekt war wichtig und bestärkte unsere Bemühungen den Besatzungsaustausch einzuführen.

Vorbereitungen für den Besatzungsaustausch

Die Wissenschaftliche Einsatzzentrale erhielt den Auftrag zur Erarbeitung eines vorbereiteten Programms. Der Aufgaben-umfang wurde beraten, um alle in Frage kommenden Bereiche innerhalb unseres Betriebes und alle Institutionen, die für diese Aktion außerhalb der DDR in Frage kamen mit einzubeziehen und deren Besonderheiten zu beachten. Ganz besonderes Augenmerk wurde auf die Einbeziehung der Besatzungen gelegt. Die Fangleiter und Inspektoren saßen viele Male mit den Ingenieuren, Kapitänen und Ökonomen der Einsatzzentrale zusammen und erarbeiteten das Programm für die Vorbereitung. Viele Gespräche wurden mit unseren Besatzungen geführt, denn sie sollten auf See diese Maßnahme umsetzen. Dieses Programm wurde von unserer Betriebsleitung und wie es so üblich war von der Parteileitung bestätigt. Schon in dieser Phase gab es immer wieder kritische Punkte, die beanstandet wurden. Insbesondere die Notwendigkeit, dass unsere Besatzungen ausländische Flugplätze und Häfen beim Besatzungsaustausch berührten.

Wir zeigten schon auf, dass die Häufigkeit des Anlaufens ausländischer Häfen sich erhöhen würde und auch die Finanzierung mit Valutamitteln schwierig sein könnte. Unser Konzept wurde bestätigt, man hatte Vertrauen in unsere Besatzungen und in die Fangdirektion dieses Projekt zu realisieren.

Nun hatten wir einen Fahrplan und die Verantwortung für die einzelnen notwendigen Aufgaben war festgelegt. Für eine regelmäßige Kontrolle und für notwendige Absprachen war ebenfalls gesorgt. Auch andere Directorate wurden mit eingespannt, sie übernahmen ebenfalls Verantwortung, denn alleine konnte die Fangdirektion diese Vorbereitungsaufgaben nicht lösen. Wir verhandelten mit der Interfluggesellschaft in Berlin zur Bereitstellung von Flugzeugen und der auf uns zu kommenden Kosten. Wichtig für den Ablauf waren auch die Bedingungen, die sich aus dem Hin- und Rücktransport ergaben. Auch die Nutzung anderer ausländischer Fluggesellschaften wurde in Betracht gezogen, wenn Interflug nicht selbst fliegen konnte.

Wir konsultierten unser Außenministerium, baten um Unterstützung und Hilfe. Die Einbeziehung dieses wichtigen Ministeriums war äußerst wichtig für die Umsetzung unserer Pläne. Sie sollten mithelfen, die notwendigen Formalitäten mit den Staaten zu klären, in deren Häfen wir unsere Besatzungsaustausche vornehmen wollten.

Wir bereiteten die Bildung einer Fischereivertretung in Kuba vor und suchten nach geeigneten Kadern aus der Flotte.

Schwierig gestalteten sich unsere Verhandlungen zur Bereitstellung der benötigten Valuta in unserem eigenem und dem Finanzministerium. Einen eigenen Außenhandelbetrieb hatten wir damals noch nicht, er wurde erst 1980 gebildet.

Dazu war es notwendig, dass unter Leitung des Ökonomischen Direktors die Ökonomie des Besatzungsaustausches nachgewiesen werden musste. Daran wurde emsig gearbeitet, denn nur mit diesem Dokument konnten wir andere Bereiche von der Notwendigkeit unseres Projektes überzeugen.

Der Bereich der Entsorgung und Versorgung unserer Schiffe wurde neu betrachtet. Die Verträge mit der SU zur Versorgung unserer Schiffe mit Dieselmotortreibstoff mussten erweitert werden. Gleichfalls mussten unsere Kooperationsbeziehungen mit der polnischen und sowjetischen Flotte neu gestaltet werden, um den Abtransport von Frostfisch und Fischmehl zu sichern.

Die Technischen Inspektoren und Chiefs der Flotte, sowie unser kaufmännische Bereich kümmerten sich um die Gestaltung der Ausrüstung der Schiffe mit Ersatzteilen, ihre Lagerung in den Fanggebieten auf den Schiffen. Das war eine komplizierte Aufgabe, denn nicht alle Schiffe konnten mit eventuell benötigten, gleichen Ersatzteilen, schon allein wegen des Platzmangels, ausgerüstet werden. Bestimmte Aggregate sollten nur auf einigen Schiffen mitgeführt werden, die dann im Bedarfsfall übergeben werden konnten.

Wichtig war uns bezüglich der Sicherheit auf den Schiffen, der Ablauf der Übergabe des Schiffes an die Austauschbesatzung.

Hier kam es auf effiziente Ideen an, weil ja auch nicht viel Zeit für die Übergabe Übernahme zur Verfügung stand.

Alles lief und entwickelte sich zügig. Wir saßen oft zusammen und berieten unsere Ausarbeitungen, legten neue notwendige Arbeitsschritte fest.

Eines der schwierigsten Hürden war die Erlaubnis zu erhalten, dass unsere Besatzungsmitglieder über ausländische Häfen getauscht werden und dabei zwangsläufig auch andere Flughäfen benutzt werden sollten.

Die Staatssicherheit fand unser Projekt überhaupt nicht gut. Sie lehnte anfangs ab diesen Weg mitzugehen. Wir hatten bereits so etwas vermutet. Immer wieder, glaube ich, haben sie unser Konzept studiert, doch den Besatzungsaustausch anders zu gestalten, einige ihrer Wünsche zu erfüllen war wegen ökonomischer Überlegungen nicht durchführbar. Besonders stellten wir die sozialen Aspekte mit in den Vordergrund unserer Überzeugungsarbeit. Wir konterten immer wieder mit unserer Meinung und unserem Standpunkt, man kann unseren Besatzungen vertrauen. Klar und deutlich sagten wir auch, dass den Republikfluchtwilligen, neue Möglichkeiten eröffnet würden.

Letztendlich willigten sie ein, wir waren froh und mit neuem Elan gingen wir die noch offenen Aufgaben an. Sie forderten aber von uns, dass wir eine Betriebsordnung zum Verhalten und dem Ablauf des Besatzungsaustausches vorlegen sollten. An diesem Schriftstück habe ich selber viele Stunden gearbeitet. Doch wir erhielten immer wieder eine Zurückweisung. Hier entstand auch, dass sie in Gruppen bei auf den Flugplätzen zusammen bleiben sollten. Offiziere wurden für Kontrollen an den Ausgängen der Transiträume vorgesehen. Im Kreis der Fangleitung wussten wir, dass dies unmögliche Forderungen waren, doch hätten wir sie nicht aufgenommen mit den vielen anderen Aufgaben für das Verhalten, hätten sie nicht zugestimmt.

Ich war selbst in Kanada auf dem Flugplatz Gander. Als wir mit einer Besatzung hier zwischenlandeten und in die große Halle mussten, war von unseren Gruppen und den Crewmitgliedern nichts mehr zu sehen. Die Halle war vollkommen unübersichtlich und voller Menschen. Wir kapitulierten. Als ich darüber in Rostock berichtete sah man mich groß an und fragte was hast du gemacht daraufhin? Ich antwortete gar nichts. Ich habe unseren Besatzungsmitgliedern vertraut. Sicherlich hatten sie bereits ähnliche Informationen vorliegen.

Der erste Besatzungsaustausch

Die erste Austauschbesatzung (ATB) unter Leitung von Kapitän Horst Pagel wurde gebildet. Der Austausch sollte auf dem Fangplatz „Georges Bank“ am 12. Februar 1973 erfolgen. Wir bereiteten sie auf ihren Einsatz vor. Diese Vorbereitung bezog sich schwerpunktmäßig auf die Übernahme/Übergabe der Schiffe.

Wir hatten viel Papier erarbeitet. Dabei ließen wir uns von der Gewährleistung der Sicherheit für das Schiff und die Besatzung leiten. Aber auch durch Mitglieder der ATB wurden bezüglich der Übergabe/Übernahme Unterlagen Korrekturen – Verbesserungen an den Papieren vorgenommen.

Die Schiffsbesatzung „Peter Nell“ unter Kapitän Andres hatte ebenfalls Material für die Übergabe/Übernahme Vorbereitungen bekommen. Wir wiesen darauf hin, dass später von Havanna mit unserem Hilfsschiff „Robert Koch“ der Hin- und Rücktransport zum Fangplatz

erfolgen wird. Den Besatzungen sagten wir auch, dass auf der „Robert Koch“ die Unterbringungsmöglichkeiten kritikwürdig wären. Eine Luxusreise würde es nicht werden. Ein Umbau des Schiffes war aber vorgesehen. Selbstverständlich wurden die an Bord verbleibenden Besatzungsteile der „Robert Koch“ in die Vorbereitungen mit einbezogen. Sie wurde zum Teil reduziert, um Platz für die ATB zu erhalten. Diese Maßnahme stieß auf wenig Gegenliebe.

Die sogenannte ATB hatten wir in Rostock verabschiedet. Sie trat die Reise zur Georges Bank mit unserem Hilfsschiff „Robert Koch“ von Rostock aus an. Teile der ATB wurden zum Wachdienst sowohl auf der Brücke als auch in der Maschine herangezogen. Sonst hätte die Unterbringung der ATB noch mehr Schwierigkeiten bereitet als wie wir sie jetzt schon hatten. Die Besatzungen verhielten sich aber sehr diszipliniert und unterstützten unser Vorhaben. Auf Grund der Wettersituation bei der Atlantiküberquerung kam der geplante Termin des Austausches der Besatzungen in Schwierigkeiten.

Es wurde vereinbart, dass die „Peter Nell“ eine südlichere Position aufsuchen und dort der Austausch durchgeführt werden sollte.

Am 12.02.1973 trafen sich die beiden Schiffe und begannen sofort mit dem Übersetzen der ATB auf das Fang- und Verarbeitungsschiff „Peter Nell“. Die Chiefs und die I. Offiziere begannen mit der Übergabe – Übernahme. Die Neuankömmlinge verschafften sich einen Überblick zum Schiff. Die II. Offiziere beschäftigten sich mit der Ladung und dem Stauplan. Andere Offiziere waren mit der Unterbringung der Mannschaft beschäftigt. Danach begann das Ausschiffen der Besatzung des Fang- und Verarbeitungsschiffes „Peter Nell“ ROS 307. Die Offiziere waren schneller mit ihren Aufgaben fertig als wir alle dachten. Fragen nach Ersatzteilen und anderen Besonderheiten des Schiffes rundeten den Übergabe-Übernahmevorgang ab. Als die Offiziere von Bord gingen, waren die Decksleute der ATB bereits mit dem Fanggeschirr beschäftigt und bereiteten sich auf die Fischerei vor.

Die Fahrt nach Havanna verlief ohne Probleme. Die Klarierung erfolgte mit Hilfe unseres eingesetzten Fischereivertreters und der Hilfe der Botschaft. Sie atmeten tief durch als die von der tschechoslowakischen Fluggesellschaft gecharterte IL 62 abhob und sich auf den Heimweg, über den kanadischen Flugplatz Montreal, machte. Probleme während der Zwischenlandung gab es mit dieser Besatzung nicht. Die Besatzung musste in Prag noch einmal in eine IL 18 der Interflug umsteigen, bevor es nach Berlin ging.

Als damaliger Stellvertretender Fangdirektor übernahm ich die Begrüßung der Besatzung in Berlin Schönefeld.

Wir hatten in der Nähe des Flugplatzes eine Gaststätte gemietet und hier war für Essen und Trinken gesorgt. In kurzen Worten begrüßte ich die Besatzung und ihre angereisten Familienangehörigen und Freunde in der Heimat. Dankte für ihre Disziplin bei diesem ersten Besatzungsaustausch. Auch beim Erläutern dieses Projektes fasste ich mich kurz und machte deutlich, dass die Verhältnisse auf dem Hilfsschiff verbessert würden und wir die Reisezeiten unserer Besatzungen zukünftig auf etwa 100 Tage begrenzen wollen.

Viele Besatzungsmitglieder waren begeistert. Sie sahen in dem Besatzungsaustausch eine hervorragende soziale Maßnahme.

Geschmunzelt habe ich, als Kapitän Andres zu mir sagte: „Ihr müsst aber was unternehmen, um den Krach den die Motoren des Flugzeuges machen, einzudämmen.“

Wir werteten diesen ersten Tausch sehr gründlich aus. Sprachen mit Kapitän Andres und den Technikern der „Peter Nell“ um Unzulänglichkeiten abzustellen.

Nun konnten wir uns mit weiteren Besatzungsaustauschen beschäftigen und die Maßnahme auch auf andere Schiffsklassen ausdehnen. Es wurden durch die ATB noch zwei weitere Schiffe übernommen und die Besatzungen getauscht.

Die ATB unter Leitung von Kapitän Horst Pagels übernahm dann das Hilfsschiff „Robert Koch“ und trat die Heimreise nach Rostock an. Sie wurden in Rostock im Fred Ehrenbergsaal ehrenvoll empfangen. Das Hilfsschiff „Robert Koch“ wurde in Polen umgebaut.

In den späteren Jahren haben wir unsere Besatzungen in vielen Häfen der Welt ausgetauscht. Nun liefen die Schiffe in den Hafen und dort fand dann der Austausch statt.

Ein Fazit zum Besatzungsaustausch

Durch den Besatzungsaustausch steigerte das einzelne Schiff seinen Fang und verbesserte das ökonomische Ergebnis. Demzufolge wurde ein Fangrückgang in einer Reihe von Fanggebieten aufgefangen und ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung unserer Versorgungsaufgaben geleistet. Für den Flotteneinsatz konnten wir vorteilhafter auf die Regulierungen der Küstenstaaten zur Fangdurchführung reagieren, weil wir mehr Fangkapazitäten im Einsatz hatten und die sonst anfallenden Hin- und Rückreisen in die Fanggebiete eingeschränkt wurden. Es stand mehr produktive Fangzeit zur Verfügung.

Die Besatzungen absolvierten nun Reisen um die 100 Tage.

Ihre An- und Rückreisen in die Heimat bzw. in das Fanggebiet wurden drastisch reduziert. Sie hatten mehr Freizeit für ihre Familien. Die Schiffe verkrafteten die technischen Mehrbelastungen gut.

Der Besatzungsaustausch war eine wirksame Gegenmassnahme nach der Einführung der 200 sm ökonomischen Zonen 1977 weltweit und des Verlustes unserer herkömmlichen Fanggebiete. In der Fernfischerei war der Besatzungsaustausch nicht mehr wegzudenken.

Durch die Hochseefischerei Rostock wurde für die Fluggesellschaft „Interflug“ eine neue Linie nach Havanna/Kuba erschlossen. Die Maschinen flogen alle 14 Tage. Anfangs half unser Fischereivertreter die Maschine vollständig auszubuchen, denn wir hatten nur für unsere Besatzungen 100 Plätze gebucht. Die noch freien 60 Plätze konnten aber meistens belegt werden. Mit Hilfe der Rostocker Hochseefischer konnte „Interflug Berlin“ ebenfalls eine neue Linie nach Mosambik aufbauen.

Anmerkung: Mein Artikel zum Besatzungsaustausch der Rostocker Hochseefischerei der jahrelang in meiner HP stand wurde nun mit Hilfe des Webmasters Hubert Klühe und dem ehemaligen Technischen Offizier E, Wolfgang Stehr, korrigiert.

Ich bedanke mich.