

Neue
Berliner
Illustrierte

NBI

ISSN 0323-5890

Die Zeit im Bild

42. Jahrgang

21/86

0,60 M

Hochseefischer
Peter Priepcke:

»Achtern alles klar!«

Mit neuem Schiff auf Probefahrt – Seiten 9 bis 15

Bauer und Abgeordneter
Gerhard Schmidt

Die besten Jahre

Seiten 26 bis 29

Beim Fest des Lernens

Station »alpha«

Seiten 5 bis 8

Fußball-WM 86

Rund ums Leder

Seiten 16 bis 19

Brecht-Stück in den USA

Botschaft der Vernunft

Seiten 30/31

Mit Chemie und Geschick

Fensterputz im Kloster

Seiten 36/37

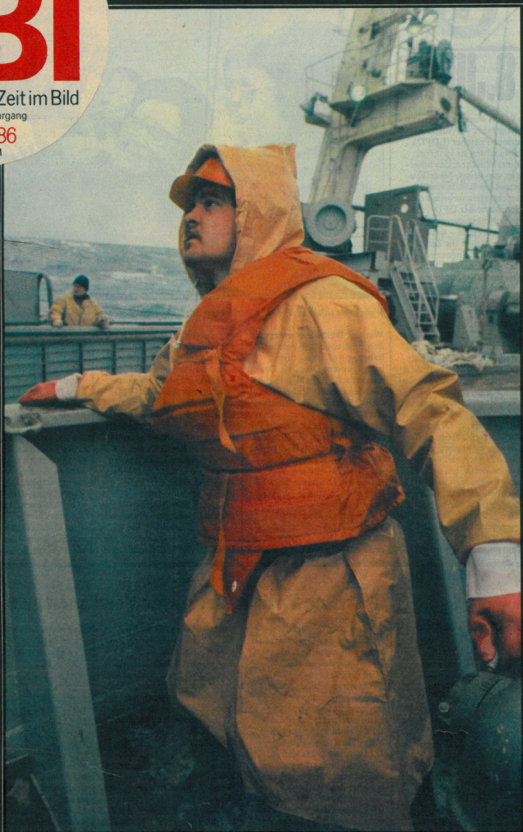


Foto: Bernd H. Sefzik



Die Häuser am Alten Strom von Warnemünde werden kleiner, entziehen sich langsam unserem Blick. Im Rostocker Überseehafen frisch aufgetankt, geht »Moonsund«, leistungsstärkstes Fang- und Verarbeitungsschiff, das bisher in der DDR gebaut wurde, auf seine erste große Fahrt. Es nimmt Kurs ins Europäische Nordmeer, wo unter den aufmerksamen und erwartungsvollen Blicken der künftigen Schiffsherren Netze, Winden und andere Fischereitechnik erprobt werden sollen.

»Moonsunds« erste Reise



Mit Erbauern des neuen Fabrikröwers »Athonik 488« und Hochseefischern plagen auch die NRI-Reporter. Bernd Prowitz (Text) und Bernd-Horst Seitz (Fotos) an Bord.

»Moonsunds« erste Reise



Ein Team von Spezialisten...
...aus vielen Berufen und Betrieben zeigt unser Gruppenbild. Auf der Probefahrt testeten sie erfolgreich viele Anlagen des Schiffes.

Paul Lücke,
Werftkapitän,
VEB Volkswerft
Stralsund

Uwe Puschmann,
Maschinenbauer,
VEB Halberstädter
Maschinenfabrik

Rasmus Rades,
Erprobungsleiter,
VEB Volkswerft
Stralsund

Walter Schüricke,
Verantwortlicher
für die Abwasser-
anlage,
VEB Kombinat
Schiffbau Rostock

Rudi Rubusch,
Kühlanlagen-
monteur,
VEB Kühlturmbau
Berlin

Wolfgang Sühn,
TKO-Verantwort-
licher, VEB Volk-
swerft
Stralsund

Thomas Handsche,
Chiefkonstrukteur
Getriebe,
VEB Diesel-
motorenwerk
Rostock

Dr. Werner Giese,
Direktor für
Erzeugnis-
entwicklung,
VEB Volkswerft
Stralsund

Dr. Wolfgang
Ebert,
VEB Wasser-
versorgung und
Abwasserbehand-
lung Rostock

Dr. Jürgen Bremer
Hygiene-Facharzt
Bezirkshygiene-
Institut Greifswald

Gerhard
Marsand,
Leitender
Technischer
Offizier,
VEB Volkswerft
Stralsund

Jürgen Paschke
Verantwortlicher
für Winden,
VEB Klement-
Gottwald-Werk
Schwerin

Visitenkarte des »Atlantik 488«

Der Fabriktrawler ist 120 m lang und 19 m breit. Er verfügt über zwei leistungsstarke Dieselmotoren von jeweils 2650 kW. Sie gestatten eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Knoten (etwa 28 km/h). Das Schiff kann Fisch

aus Meerestiefen bis zu 2000 m fangen, anschließend be- und verarbeiten. Die schwimmende Fabrik ist als autonomer Fänger sowie für den Einsatz im Flottenverband geeignet. Die Kühl- und Laderäume haben ein Volumen von 4000 m³, das entspricht dem Fassungsver-

Jürgen Persch,
Hochseefischer,
VEB Fischfang
Rostock

Klaus Deutsch,
Elektroniker,
VEB Schiffs-
elektronik Rostock

Reinhold Delberg,
Elektroingenieur,
VEB Volkswerft
Stralsund

Dietmar Meißner,
Fischereikapitän,
VEB Fischfang
Rostock



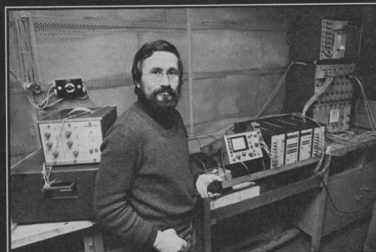
Dietmar Meißner: »Der neue Fabriktrawler erleichtert durch seine hohe Geschwindigkeit beim Schleppen den Fang. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer an Bord verbessern sich gegenüber bisherigen Schiffen weiter.«



Walter Schlörcke: »Die neu entwickelte Abwasserbehandlungsanlage KAREA 25 hat eine Kapazität von 25 000 Litern am Tag. Diese Menge geht gereinigt ins Meer. Bestmögliches für den Umweltschutz – das war eine Forderung des Auftraggebers.«



Dr. Werner Giese: »Bis 1990 wird die Volkswerft Stralsund 30 dieser Fabriktrawler für die UdSSR bauen. Ein Auftrag, um den uns jede Werft im kapitalistischen Ausland beneidet. Erkenntnisse der Probefahrt werden bei Serienstart berücksichtigt.«



Falko Liedt, Erprobungsingenieur, VEB Kombinat Schiffbau: »In dieses Schiff sind die Erfahrungen beim Bau von mehr als 1300 Fischereifahrzeugen eingegangen. Diese schwimmende Fabrik wird sich in allen Seegebieten bewähren.«

mögen von 72 vierachsigen Eisenbahnkühlwagen. Um den Fisch gleich an Bord höher veredeln zu können, wurde erstmals auf einem Fang- und Verarbeitungsschiff aus Stralsund eine Konservenanlage installiert. Sie hat eine Tagesleistung von 26 000 Dosen.

»Moonsunds« erste Reise

Fast einen Kilometer lang...

...sind Jagerleinen und Netz, die von sowjetischen Fangtechnikern eigens für den Fabriktrawler entwickelt wurden. Vor jedem Aussetzen müssen sie »klariert« werden — eine Arbeit, die manchmal wie das Entwirren eines gordischen Knotens anmutet.

Lob erfahrener Fischer

Rostocker Hochseefischer waren Partner der Stralsunder Schiffbauer bei der Erprobung der Fischereitechnik unter harten Seebedingungen. Sie wußten, daß man keinen vollen Beutel an Bord hieven würde. Die Fischsaison im Nord-



meer beginnt erst in einigen Wochen. Die Rostocker Bestleute und Matrosen waren sich darüber einig, daß man mit diesem Schiff gut »fischen« kann, und lobten manche technische Neuerung, die ihre körperlich schwere Arbeit erleichtert.

NBI 21/86



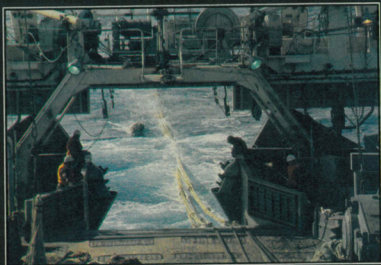
Der Windenfahrer: Er »dirigiert« das Netz ins Wasser und halt nach erfolgreicher Erprobung den Beutel später wieder ein.



Bei Serienbeginn mechanisiert: Die Fischer brauchen Haken und Seil der Beihievwinde dann nicht mehr zu schleppen.



Neu für Rostocker Fischer: Die eisernen Seile (Drahtjäger) kommen in eine Leitrolle. Das verbessert den Arbeitsschutz.



Achtern auf dem Arbeitsdeck: Das Fangnetz wird ausgesetzt.



»Moonsunds« erste Reise

Die Netze sind eingeholt, die Arbeit im Nordmeer ist getan. Dr. Werner Giese (56) kennt von vielen Probefahrten diesen freudigen Moment. Nunmehr fast 30 Jahre arbeitet der Direktor für Erzeugnisentwicklung auf der Werft am Stralsund, der größten für Fischereifahrzeuge in der Welt. Er hat viele Schiffstypen mitentwickelt: Fang- und Gefrierschiffe »Tropic« und »Atlantik«, den »Atlantik-Supertrawler«. Sie liefen bis 1980 vom Stapel. Derzeit werden kleinere Gefriertrawler für die sowjetische Fischereiflotte gebaut. Mehr als 30 im Jahr. Die UdSSR füllt die Auftragsbücher der Werft bis 1990 und weit darüber hinaus. Das bestätigt auch Nikolai Iwanowitsch Tschulin am Ende der Probefahrt mit dem Fabriktrawler »Atlantik 488«. Er ist das erste Schiff der nunmehr bereits siebenten Generation aus Stralsund. Ein solch großes Schiff wurde entwickelt, um einer veränderten Fischereisituation Rechnung zu tragen. Aufgrund erweiterter Wirtschaftszonen vieler Länder müssen die Flotten weiter hinaus auf die Meere, um dort in großen Tiefen zu fischen.

Genosse Tschulin leitet im sowjetischen Fischereiministerium die Hauptabteilung Schiffbau und ist Vorsitzender der staatlichen Abnahmekommission für »Moonsund«, der nach einer baltischen

Meeresbucht benannt ist. »Die erste Fahrt von »Moonsund« war gewissermaßen ein Spaziergang vor die Haustür. In der Ostsee haben wir ihn das Fahren gelehrt, die Maschinen getestet. Mit gutem Erfolg«, sagt Genosse Tschulin. Die Abnahmeprotokolle für Hauptmaschinen, Stromerzeugung und andere Anlagen sind längst unterzeichnet. »Jetzt, auf seiner ersten großen Reise, hat er in den Tiefen des Nordmeeres das Fahren gelernt. »Moonsund« war ein geliebter Schüler. Er hatte ja auch gute Lehrer.«

Die Stralsunder Schiffbauwerft und ihre vielen Kooperationspartner freudig dieses Lob aus berufenem Munde. Es ist eine Anerkennung nach vielen Mühen und Anstrengungen, die der Bau des Erstlings einer neuen Schiffsgeneration mit sich bringt. Notwendige Mühen, will die Werft ihre einmal errungene Position auf dem internationalen Markt verteidigen.

»Nun ist es an den Tallinner Fischern, dem Schiff noch das Verarbeiten beizubringen«, meint Genosse Tschulin. Maschinenbauer aus der UdSSR, der DDR und Polen haben jedenfalls ihr Bestes dafür getan, daß sich auch die Anlagen in der Verarbeitungsabteilung bewähren. Sie werden ihre Probe bestehen. Genosse Tschulin ist davon überzeugt. Übrigens hatten die Rostocker Fischer vorgesorgt, damit an der Konservensterke kein reines »Trockentraining« auf hoher See absolviert werden mußte. Der VEB Fischfang schickte nicht nur die Fänger mit auf die Probefahrt. Auch etliche Kisten mit Makrelen kamen an Bord, um Autoklaven und Abpackautomaten bei Wind und Wellen zu testen.

Kapitän Meißner, den erfahrenen Rostocker Fänger, hat das »Fischfieber« gepackt. Er hat, wie gewohnt, auf der Brücke vor den Fischortungsgeräten Platz genommen. Seine Augen wandern über die Anzeigegeräte. Mit einem Ohr hört er auf das rhythmische Piepen des Echolots, mit dem anderen auf die Gespräche rundum.

»Klasse! Sollten wir auf unseren Supertrawlern auch einsetzen.« Meißner lobt die »Skol«, eine in der UdSSR entwickelte neue Fischsonde, die auf der Brücke anzeigt, wieviel Fisch in welchen Tiefen ins Netz geht. Sie arbeitet ohne Kabel, ist demzufolge weniger störanfällig. Das beweisen viele Versuche.

Dietmar Meißner versteht sich über Lautsprecher mit dem Windstand. Dort herrscht Andrang wie mittags in der Messe. Elektroniker, Konstrukteure neuer, stärkerer Win-

den aus dem Schweriner Klement-Gottwald-Werk stehen vor einem Rechnerschränk. Zeichnungen werden überprüft, um einem Fehler auf die Schliche zu kommen. Ein neues Meßgerät für die Länge der Kurlreinen, jener dicken Strahlrossen, an denen das Netz hängt, streikt. Gerade dieses Gerät! Hat es doch seine Premiere im Nordmeer zu bestehen.

»Peter«, brummt Meißners Baß aus dem Lautsprecher, »machen wir mit dem nächsten Versuch weiter.« Dr. Peter Pretzsch, Fangtechniker von der Volkswerft, greift zu Stopphur, Bleistift und langen Tabellenbögen. Er notiert Werte über das Verhalten des Netzes beim Aussetzen und über die Arbeitsweise der neuen Winden. Jura Masajew, künftiger Trawlmeister auf dem Schiff, blickt ihm über die Schulter. »Charascho, gut!« Über 24 Stunden hinweg haben Dietmar Meißner, Peter Pretzsch und die Rostocker Matrosen die Fanggeräte erprobt, Netze ausgesetzt und eingeholt, die leistungsfähigen Winden überprüft. Als Meißner seinen Jagdsitz verläßt, verkündet er lautstark: »Ein Tag, als hätte ich ein paar stramme Beutel rausgeholt! Mit diesem Schiff könnte man allein einen ganzen Fangplatz abfischen, und zwar zügig. Ein Netz kommt raus aus dem Bach, und schon kurz danach fiert das andere rein.«

Dr. Werner Giese mahnt seinen Fangtechniker und den Rostocker Kapitän zu schlafen, obwohl die Männer keine Zeit verlieren wollen. Es ist Ehrensache, die Parteitagsverpflichtung des Werftkollektivs einzuhalten und die Fischereierprobung termingemäß abzuschließen.

Ein solcher Pott wie »Moonsund« ist ein Riesensobjekt. Die Kooperationspartner und Zulieferbetriebe zählen nach Hunderten. Als Erprobungsleiter Rasmus Rades am nächsten Morgen das Tagesprogramm verkündet und Dr. Giese bei dieser Gelegenheit erfährt, daß auch der Fehler am Längenmeßgerät für die Kurlreinen gefunden ist, weiß er: Wir halten Wort. Nach erfolgreicher Fischereierprobung laufen wir pünktlich in Stralsund ein. Ein Telegramm geht vom Nordmeer über 1800 Kilometer Entfernung an den Werftdirektor. Dann bittet Dr. Giese Genossen Tschulin und weitere sowjetische Experten, den Erprobungsbericht zu unterzeichnen. Auch der künftige Kapitän des Schiffes, Woldegar Pikat, ist dabei. Er fischt in Gedanken mit »Moonsund« bereits im Pazifik. Dortin soll die erste Fangreise gehen. Im noch fischlosen Nordmeer beginnt für ihn die Fangsaison. Er träumt von Makrelen, Kabeljau, Barschen, Heilbutt und Thunfisch...



Abnahme in der Konservensterke: Interessiert folgen sowjetische Verarbeitungsspezialisten als künftige Betreiber der Anlage den Erklärungen von Elektroingenieur Reinhold Delberg (l.).



Am Ende der erfolgreichen Probefahrt: Dr. Werner Giese (Mitte) bittet den Leiter der sowjetischen Abnahmekommission, Nikolai Iwanowitsch Tschulin (r.), zur Unterzeichnung des Erprobungsberichts.

Probe bei
Wind und
Wetter...
...für alle
Fischortungsgeräte
(oben) und die
Hauptmaschine.
Sie erhielten
wegen ihres hohen
Automatisierungs-
grades und ihrer
Zuverlässigkeit
Bestnoten.

