

# BERUFSENTWICKLUNG IN DER DEUTSCHEN HOCHSEEFISCHEREI

## Teil 2: Hochseefischwerker

VON INGO HEIDBRINK

Im Unterschied zu den Berufen des Deckspersonals der Hochseefischerei (Teil 1), die auf eine lange aus der Küstenfischerei stammende Tradition zurückblicken können, handelt es sich bei dem Hochseefischwerker um einen sehr jungen Beruf. Seine Entwicklung war unmittelbar mit dem Einsatz von Fang-Fabrikschiffen verknüpft.

Die nahezu vollständige Namensgleichheit mit dem Beruf des Fischwerkers in der landseitigen Fischindustrie darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß es sich um zwei grundverschiedene Berufsbilder handelt. Ihre einzige Gemeinsamkeit ist die Verarbeitung von Rohfisch zu einem Handelsprodukt. Während der Fischwerker an Land stets ein klassischer Ausbildungsberuf in der Industrie war, handelte es sich beim Hochseefischwerker immer um einen seemännischen Beruf.

### *Fischverarbeitung an Bord auf Frischfischfängern*

An Bord derjenigen Fischereifahrzeuge der Großen Hochseefischerei, die ausschließlich im Frischfischfang eingesetzt wurden, beschränkte sich die Verarbeitung des gefangenen Fisches auf einige wenige für die Lagerung und den Transport unvermeidbare Arbeitsschritte. Der Fang wurde, unmittelbar nachdem er an Deck des Fischereifahrzeuges gehievt war, geschlachtet, gereinigt und im Fischraum auf Eis eingelagert. Die wenigen hierfür notwendigen Handgriffe wurden durch die Decksbesatzung der Trawler ausgeführt. Da es für die rein manuellen Tätigkeiten nur einer geringfügigen Qualifikation bedurfte, war eine besondere Ausbildung des Deckspersonals für diese Form der Fischverarbeitung nicht notwendig. Vielmehr konnten die erforderlichen Fähigkeiten im Rahmen der allgemeinen seemännischen Ausbildung vermittelt werden.<sup>1</sup> Das Arbeitsgerät für diese Form der Bearbeitung von Fisch auf See war ein einfaches Handmesser.

Durch die sehr begrenzte Haltbarkeit der Fänge mußte die Zeit auf See soweit wie möglich für den eigentlichen Fang genutzt werden. Hätte man versucht, den Fisch bereits an Bord zu filetieren oder in anderer Form zu bearbeiten, hätte dies die Arbeitszeit, die für den Fang zur Verfügung stand, verkürzt oder die Besatzung auf eine für einen Frischfischtrawler nicht akzeptable Anzahl erhöht. So lange noch keine Konservierungsmöglichkeiten zur Verfügung standen, die es erlaubten, die Fänge über den für den Frischfischfang üblichen Zeitraum von zwanzig Tagen hinaus an Bord zu konservieren<sup>2</sup>, mußte der Fisch an Land verarbeitet werden. Hochseefischwerker gab es also noch nicht.

Nachdem 1911 durch den dänischen Fischexporteur Anton Jesenius Andreas Ottesen ein



*Schlachten des Fanges an Bord eines Seitenfängers. (Foto: Wölbing, DSM)*

erstes Patent zum Tiefgefrieren von Fisch angemeldet wurde<sup>3</sup>, folgten bald Versuche, den Fang bereits auf See zu frosten. Der erste Fischdampfer, der im Jahre 1915 mit einer Frostanlage ausgerüstet wurde, war der norwegische FD KARMØY. Die für eine Tageskapazität von zehn Tonnen Fisch ausgelegte Anlage bewährte sich jedoch nicht und wurde wenig später wieder demontiert.<sup>4</sup>

Das erste deutsche Schiff, auf dem eine vergleichbare Anlage installiert wurde, war das auf Rechnung des Reichsernährungsministeriums erbaute Fischereimotorschiff VOLKSWOHL, das im Jahre 1929 in Dienst gestellt und von der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei Bremen-Cuxhaven bereedert wurde.<sup>5</sup> Aber auch dieses zu seiner Zeit größte und

modernste deutsche Fischereifahrzeug konnte die an ein Fabriksschiff gestellten Anforderungen nicht erfüllen. In den Frostanlagen gefror der geschlachtete Fisch nicht schnell genug. Auch reichte die Frosttemperatur von  $-20$  Grad Celsius<sup>6</sup> nur bedingt für eine ausreichende Konservierung. Die fehlende Akzeptanz für gefrosteten Fisch seitens der Endverbraucher tat schließlich ein übriges, um auch dies Experiment frühzeitig zu beenden.<sup>7</sup> Die Frostanlagen wurden nach einigen Versuchsreisen und langen Auftriegezeiten im Jahre 1938<sup>8</sup> demontiert, und das Schiff kam, nachdem es die »Nordsee« gekauft hatte, unter dem Namen KEHDINGEN erneut in Fahrt.<sup>9</sup> Entscheidend für das hier gesetzte Untersuchungsziel war aber, daß auf der VOLKSWOHL erstmalig in Deutschland besonderes Personal für die Fischverarbeitungs- und Tiefkühlanlagen an Bord eingesetzt wurde. Zusätzlich zu der mit neunzehn Mann für einen Seitenfänger dieser Zeit schon relativ großen Besatzung waren drei Mann ausschließlich für den Betrieb der Frostanlagen gemustert.<sup>10</sup> Auch wenn ihre Aufgabe eher die Bedienung der Frostanlage als die direkte Verarbeitung des Fisches war, können diese Besatzungsmitglieder der VOLKSWOHL als die ersten Hochseefischwerker auf deutschen Fischereifahrzeugen der Großen Hochseefischerei bezeichnet werden.

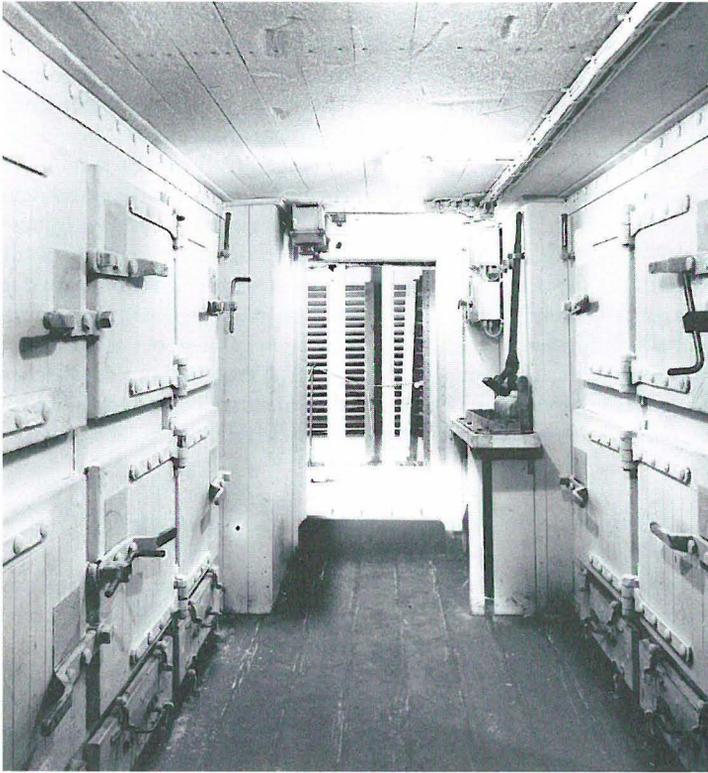
### *Fischverarbeitung auf See in der Zeit des Nationalsozialismus*

Ebenso wie beim Deckspersonal der Großen Hochseefischerei gab es während der Zeit des Nationalsozialismus einen wesentlichen Fortschritt in der Entwicklung des Berufes Hochseefischwerker. Auslöser dafür war die Bedeutung, die der Fischerei für die Lebensmittel- und Eiweißversorgung Deutschlands durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik zugewiesen wurde. Der Vierjahresplan, der zunächst eine Steigerung der Fänge von 500 000 t auf 1 000 000 t Seefisch vorsah, legte von Anfang an fest, daß diese Verdopplung der Produktion auch durch den Einsatz der Tiefkühlung und der damit möglichen Verlängerung der Fangreisen erzielt werden sollte.<sup>11</sup> Noch bevor die ersten Fischdampfer nach dem Scheitern des Projektes VOLKSWOHL mit Verarbeitungs- und Frosteinrichtungen ausgerüstet wurden, präsentierten die Rheinmetall Borsig AG und die Bergedorfer Eisenwerk AG, Astra Werke, auf der Ausstellung »Segen des Meeres« im Jahre 1939 Anlagen für die Fischverarbeitung und -frostung auf See.<sup>12</sup>

Realisiert wurde schließlich der Bau zweier Schiffe mit grundverschiedener Konzeption. Gemeinsam war ihnen jedoch, daß auf beiden der Fang bereits auf See filetiert und verarbeitet werden sollte, während auf der VOLKSWOHL der Fang noch als Rundfisch gefrostet worden war. Damit brauchte man Hochseefischwerker für die Schiffsbesatzung.

Der Fabriktrawler WESER, ein großer Seitenfänger mit zusätzlicher Gefrieranlage und Frostlagerräumen, entsprach konzeptionell dem Projekt VOLKSWOHL, wohingegen das Verarbeitungsschiff HAMBURG von seiner Struktur her den Mutterschiffen der Walfangflottillen glich. Das von der hamburgischen Reederei Andersen & Co. betriebene Schiff, ein ehemaliger 10 000 t Frachtdampfer, sollte nicht selbst fangen, sondern auf See die Fänge konventioneller Seitenfänger übernehmen und zu Frostfilet verarbeiten.<sup>13</sup> Kriegsbedingt kam das im Jahre 1940 fertiggestellte Schiff jedoch nie zu diesem Einsatz. Es wurde stattdessen nach Nordnorwegen verlegt und dort bis zu seiner Versenkung im Jahre 1943<sup>14</sup> im Hafen von Svolvær als stationäre Fischfabrik genutzt.<sup>15</sup> Die WESER wurde 1943 fertiggestellt und arbeitete bis 1945 als Fabriktrawler für die Gefriertechnische Gesellschaft deutscher Hochseefischereien GmbH<sup>16</sup> in der Ostsee.<sup>17</sup> Die von der Firma Rudolf Baader gelieferte Filetieranlage und die Tiefkühlanlage des Systems Schlienz-Schneider bewährten sich offensichtlich gut<sup>18</sup>, so daß mit der WESER das erste wirkliche Fabriksschiff in Fahrt war.

Für den Betrieb beider Schiffe war ein Einsatz von Besatzungsmitgliedern, die aus-



*Fabriktrawler  
WESER: Blick vom  
Filettierraum durch  
den Tiefkühlraum  
zum Lagerraum.  
Das Tiefgefrieren  
erfolgte in Schränken  
des Systems Schlienz-  
Schneider. (Archiv  
DSM)*

schließlich in der Fischverarbeitung arbeiteten, unumgänglich, das heißt, es waren Männer gemustert, welche die Aufgaben des später etablierten Berufsbildes eines Hochseefischwerkers erfüllten. Bei beiden Schiffen handelte es sich um Versuchsfahrzeuge, die nur einen begrenzten Besatzungsbedarf hatten und noch vor Abschluß der Versuchsphase außer Dienst kamen. Obwohl die Musterrollen der Schiffe nicht erhalten sind, kann davon ausgegangen werden, daß sich das Verarbeitungspersonal zum einen Teil aus dem Deckspersonal der Fischerei und zum anderen aus der landseitigen Fischindustrie rekrutierte.

Ein erster Schritt zur Schaffung eines Berufsbildes für das fischverarbeitende Personal an Bord wurde aber bereits besprochen, und zwar im Bereich des Tarifwesens. Während ab 1934 für alle Fischereifahrzeuge der Großen Hochseefischerei statt der früheren Tarifverträge eine einheitliche Tarifordnung galt<sup>19</sup>, wurden die Schiffe, auf denen eine Bearbeitung der Fänge über das Schlachten hinaus stattfand, bewußt von der Tarifordnung ausgenommen. Dem Versuchscharakter dieser wenigen Fahrzeuge entsprechend, wurden für sie Einzelarbeitsverträge erstellt, die sich an die Tarifordnung anlehnten, aber gerade für die Arbeitsschritte, die in Verbindung mit der Verarbeitung an Bord standen, wurden Sonderregelungen getroffen.<sup>20</sup> De facto war so über die Tarifregelungen der Hochseefischerei erstmalig der Beruf des Hochseefischwerkers anerkannt. Eine geregelte Ausbildung gab es allerdings nicht. Wegen des Versuchscharakters der wenigen Schiffe mit Verarbeitungsanlagen an Bord muß davon ausgegangen werden, daß die Fischerwerker in ihre Aufgaben an Bord während der ersten Reisen eingewiesen wurden. Gewisse Vorkenntnisse aus der landseitigen Fischverarbeitung waren hierbei mit Sicherheit hilfreich, aber offensichtlich keine zwingende Vorbedingung.

## *Der Wiederaufbau der westdeutschen Fischerei nach 1945*

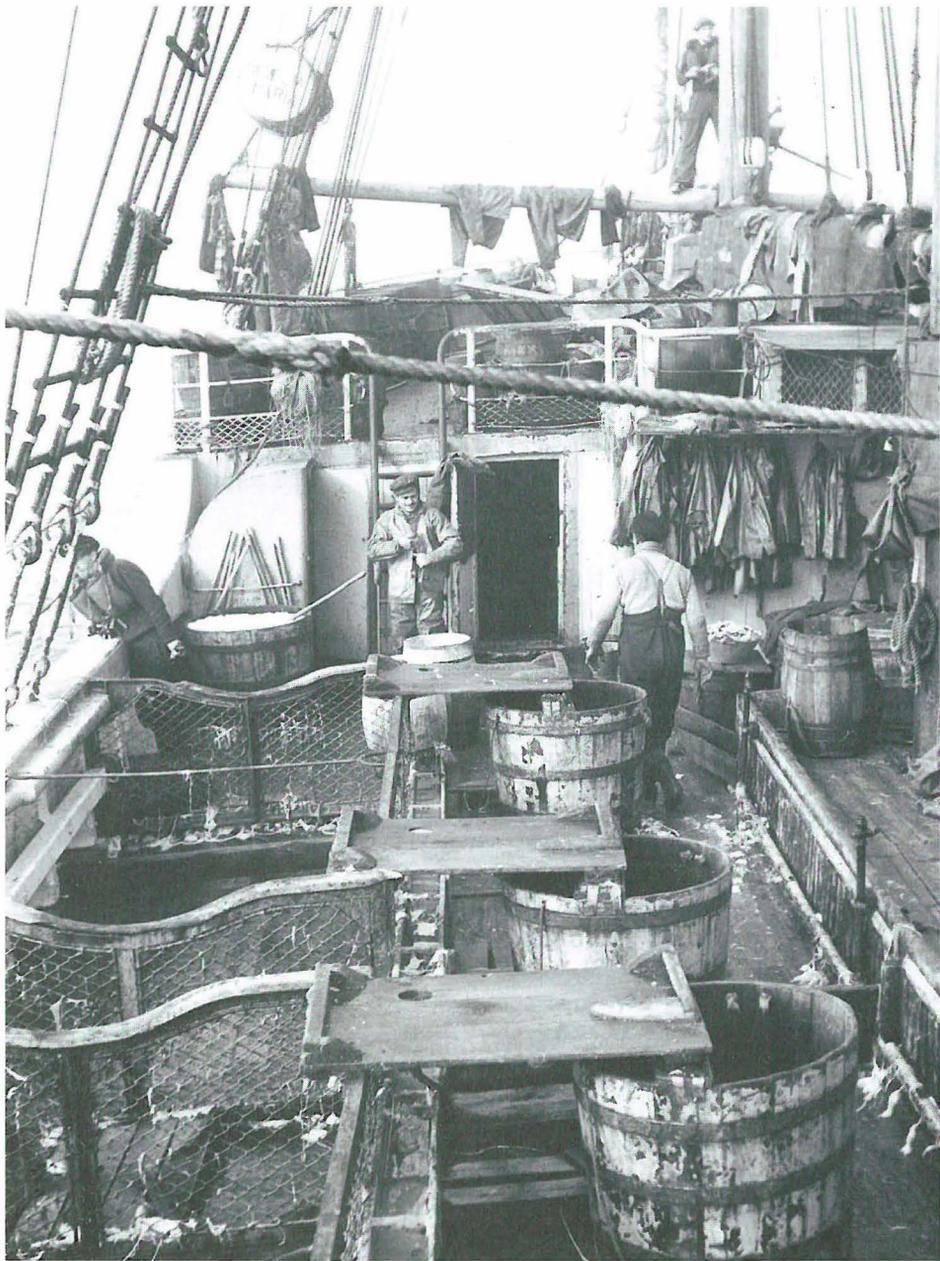
Im Unterschied zur Handelsschifffahrt konnten die ersten Fischereifahrzeuge in den westlichen Besatzungszonen bereits wenige Wochen nach Kriegsende wieder auf Fang gehen. An eine Fortsetzung der technischen Entwicklung der Verarbeitung auf See konnte jedoch keinesfalls gedacht werden. Die HAMBURG war versenkt, und die WESER lag zwar noch im Jahre 1946 in Wesermünde, befand sich aber seit Kriegsende außer Fahrt.<sup>21</sup> Zielsetzung für die Hochseefischerei in der unmittelbaren Nachkriegszeit war ein schneller Neubeginn der Fisanlandung, um der Lebensmittelnot der direkten Nachkriegszeit Herr zu werden.<sup>22</sup> Die Überlegungen, die zu den Verarbeitungsversuchen auf See geführt hatten, waren erst einmal gegenstandslos geworden. Am Ende des Jahres 1945 befanden sich nur noch 87 Fischdampfer in Fahrt. 1938 waren es 373 Schiffe gewesen.<sup>23</sup>

Dies galt auch für die ersten Fischereifahrzeugneubauten, die ab dem 4. November 1946 genehmigt wurden. Da ihre Größe von den Alliierten auf 350 BRT bzw. 400 BRT begrenzt war<sup>24</sup>, hätte ein Einbau von Verarbeitungs- und Frosteinrichtungen die geringe Fangmenge dieser Schiffe noch weiter reduziert und so eine ökonomisch effektive Nutzung endgültig verhindert. Durch diesen politisch bedingten technischen Rückschritt des Fischereifahrzeugbaus wurden damit keine Hochseefischwerker gebraucht. Nach der Aufhebung der Baubeschränkungen für Fischereifahrzeuge im Jahre 1949<sup>25</sup> begann erneut die Entwicklung größerer Schiffe für die Hochseefischerei. Die Versuche zur Fischverarbeitung auf See wurden jedoch zunächst nicht wieder aufgenommen. Die wenigen vor 1945 als Fischwerker zur See gefahrenen Fischer mußten jetzt entweder in der Decksbesatzung fahren oder ihr verarbeitungsspezifisches Fachwissen in der Fischwirtschaft an Land nutzen.

## *Einführung des Berufes Hochseefischwerker in der bundesdeutschen Hochseefischerei*

Am Ende der 1950er Jahre war der für den Frischfischfang konzipierte Seitenfänger so weit entwickelt, daß eine Verbesserung der Schiffe nur noch in sehr begrenztem Rahmen möglich war. Dies lag nicht zuletzt daran, daß die Reisedauer dieser Schiffe durch die begrenzte Haltbarkeit der geschlachteten und auf Eis gelagerten Fänge auf einen Zeitraum von weniger als drei Wochen nach Beginn des Fanges begrenzt blieb. Eine Weiterentwicklung dieses Schiffstyps hatte eine Wiederaufnahme der Bemühungen um die Verarbeitung auf See zur Folge. Die erste größere Serie von Neubauten, bei denen Frostfisch wieder eine Rolle spielte, war die AUGSBURG-Klasse der »Nordsee«. Bereits das am 29. Dezember 1959 abgelieferte Typschiff AUGSBURG war mit einem Tiefkühl-laderaum von 100 m<sup>3</sup> und einem Gefriertunnel ausgerüstet.<sup>26</sup> Verarbeitungsanlagen gehörten dagegen noch nicht zur Ausrüstung der Schiffe. Dementsprechend war die Besatzung dieser Schiffe zunächst ähnlich strukturiert wie seinerzeit auf FD VOLKSWOHL. Sie bestand aus 24 Mann, von denen keiner ausschließlich für die Fischverarbeitung gemustert wurde.

Dennoch waren es die Schiffe der AUGSBURG-Klasse, auf denen wenige Jahre später der entscheidende Schritt in der Berufsentwicklung der Hochseefischwerker vollzogen wurde. Während bisher gewisse Auftriegezeiten in den Sommermonaten nahezu zwangsläufig zum Alltag in der Fischerei zählten, versuchte die »Nordsee« am Anfang der 1960er Jahre, diese unproduktiven Zeiten der für den Frischfischfang konzipierten Schiffe durch einzelne Reisen mit Salzfishproduktion zu überbrücken. Den deutschen Seeleuten fehlte jedoch für die Salzfishproduktion noch einiges Fachwissen, das durch ausländisches Personal gewährleistet wurde. Zusätzlich wurden für die Salzfishproduktion Splittmaschinen auf den Schiffen unter der Back aufgestellt.



*Fischverarbeitung an Bord eines Dory-Schoners. (Foto: Krügler, DSM).*

Das speziell für die Verarbeitung gemusterte zusätzliche Personal kam zunächst von den Färøern und bestand im Sommer 1961 auf dem FMS AUGSBURG aus insgesamt elf Mann.<sup>27</sup> Bezogen auf die Gesamtbesatzungsstärke betrug die Anzahl der als Fischwerker fahrenden Färinger jetzt ca. ein Drittel. Eine Ausbildung für deren Tätigkeiten gab es in der Bundesrepublik in dieser Zeit noch nicht. Vielmehr deckten die Reedereien ihren Personalbedarf

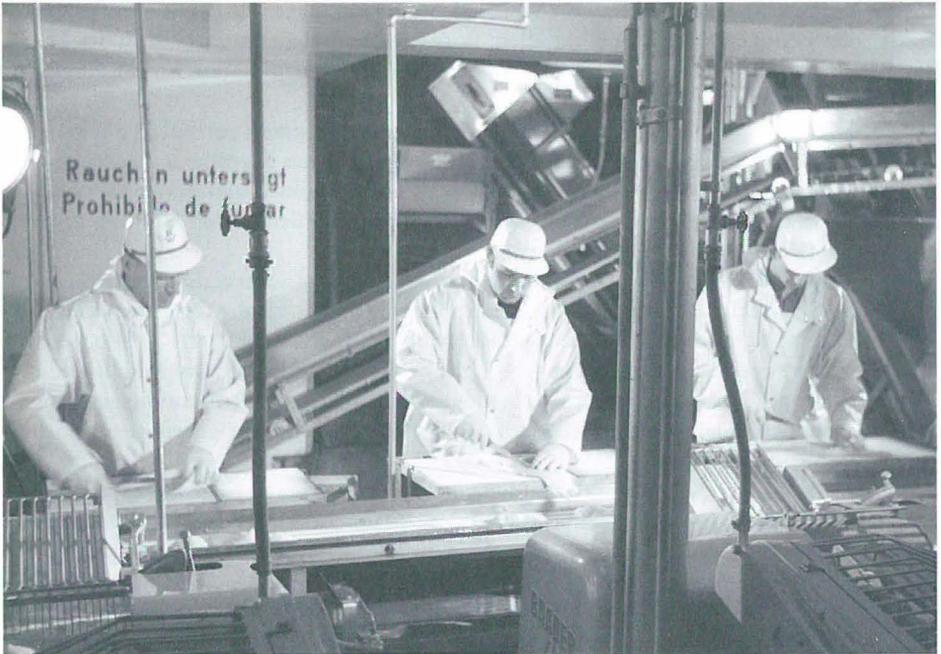
für die Fischverarbeitung auf See ausschließlich mit qualifizierten ausländischen Seeleuten. Außer den Färingern waren dies vor allem Portugiesen, die vorher zumeist in der Dory-Fischerei<sup>28</sup> gefahren hatten und von dort die notwendige Qualifikation für die Salzfishproduktion mitbrachten.

Die Salzfishreisen der letzten großen Seitenfänger hatten damit zur Folge, daß sich auf den Heuerlisten der Reedereien erstmalig um 1960 Fischwerker in größerer Zahl befanden. Ein Berufsbild gab es jedoch noch nicht. Die Fischwerker brachten statt dessen eine gewisse Erfahrung in der Salzfishproduktion mit an Bord und wurden in den Umgang mit den wenigen Maschinen an Bord eingewiesen.

In derselben Zeit begann in der bundesdeutschen Hochseefischerei die Umstellung von Seitenfängern auf Heckfänger. Schon der erste Heckfänger, die für die Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH 1957 von der Rickmers Werft erbaute HEINRICH MEINS<sup>29</sup>, war als Teilfroster<sup>30</sup> ausgelegt und markiert somit die beginnende Abkehr vom Frischfischfang. Die Bauform des Heckfängers erlaubte erstmals den Einbau eines vollständig geschlossenen Fabrikdecks unterhalb des Fangdecks in dem die von Baader gelieferten Verarbeitungsmaschinen aufgestellt wurden.

Dem Vorbild der Gemeinwirtschaftlichen Hochseefischerei folgend, erbauten am Anfang der 1960er Jahre auch die übrigen Reedereien der westdeutschen Hochseefischerei neben Heckfängern für den Frischfischfang Teil- und Vollfroster. So wurden beispielsweise die von der Nordsee 1961 in Dienst gestellten Schwesterschiffe BREMERHAVEN und MÜNCHEN mit je zwei Verarbeitungsstraßen im Fabrikdeck ausgerüstet und als Vollfroster konzipiert. Die Musterrollen der Schiffe wiesen aber trotzdem noch keine Fischwerker aus. Dafür gehörten von den insgesamt 29 Mann Besatzung allein 14 zum Deckspersonal, so daß die Verarbeitungsanlagen wiederum vom Deckspersonal mit bedient werden konnten.<sup>31</sup>

Erst auf den Mitte der 1960er Jahre erbauten reinen Fabriksschiffen, deren größte Baureihe die Universitäts-Klasse der »Nordsee« mit insgesamt sechs Schiffen war<sup>32</sup>, musterten Hochseefischwerker. Doch für die Bedienung der inzwischen auf 70 deutschen Fischereifahrzeugen installierten Verarbeitungsmaschinen<sup>33</sup> gab es immer noch kein gelerntes seefahrendes Personal. Für Fabriksschiffe dieser Größenklasse, die bis zu 30 t Filetfrostkapazität pro Tag besaßen<sup>34</sup>, konnte es keine Lösung sein, daß die Verarbeitungsanlagen durch die Decksbesatzung bedient wurden. Die für das Typschiff der Universitäts-Klasse (FMS BONN) vorgesehene Besatzung von insgesamt 56 Mann sah erstmals 21 Mann reines Fabrikpersonal vor. Davon sollten neben zwei Fischwerkermeistern vierzehn gelernte Fischverarbeiter, vier angelernte und drei ungelernete Kräfte sein.<sup>35</sup> Auffällig ist dabei, daß für die Bemanning des Schiffes gelernte Fischverarbeiter und Fischwerkermeister vorgesehen waren, obwohl es dieses Berufsbild offiziell bisher nur in der Fischindustrie an Land gab. Als Lehrberuf galt nur der Fischwerker, dessen Ausbildung aber die gesamte Produktionspalette der Fischwirtschaft umfaßte<sup>36</sup> und der damit über- oder zumindest fehlqualifiziert war. Die Reedereien konnten daher nicht auf Personal aus der Fischindustrie zurückgreifen, sondern mußten andere Wege beschreiten. Einerseits wurden Mitglieder der Decksbesatzungen älterer Fangfahrzeuge in den Betrieben der landseitigen Fischindustrie und bei der Firma Baader für die Arbeit im Fabrikdeck geschult und so gleichsam im Steilkurs zu gelernten Fischwerkern, andererseits begann ein intensives Anlernen während der ersten Reisen der neuen Schiffe. Den schon auf den Salzfishreisen der AUGSBURG-Klasse als Fischwerker gefahrenen Portugiesen kam dabei eine herausragende Stellung zu, da sie bereits über umfangreiche Erfahrungen in der Verarbeitung auf See verfügten und sich nur auf die anderen maschinellen Einrichtungen an Bord der neuen Schiffe umstellen mußten. So fuhren seit der Indienststellung der ersten reinen Fabriksschiffe extrem viele Portugiesen in den Verarbeitungsdecks. Dies ging sogar so weit, daß die Warnhinweise in den Produk-



*Fabrikdeck des FMS BONN. (DSM Nordsee-Archiv-Bonn)*

tionsbereichen der Schiffe zweisprachig angebracht wurden und bei den Arbeitsämtern Bremerhaven und Cuxhaven portugiesische Heuerscheine ausgestellt wurden.<sup>37</sup>

Ein Großkonzern wie die »Nordsee« konnte durch die Verknüpfung einer landseitigen Fischindustrie mit dem Reedereibetrieb innerhalb einer Unternehmensgruppe trotz der fehlenden formalen Regelung des Berufsbildes Hochseefischerwerer einen Ausbildungsstandard garantieren, der einem Lehrberuf nahekam. Für kleinere Reedereien war das nahezu unmöglich, da ihnen die Industriebetriebe an Land für die Schulung der Hochseefischerwerer fehlten. Ihnen blieb nur, ihre Hochseefischerwerer gemeinsam mit dem Verarbeitungsmaschinenhersteller Baader anzulernen, reedereiunabhängige Fischverarbeitungsbetriebe um Unterstützung zu bitten oder qualifiziertes Personal abzuwerben.

Mit dem Aufbau der bundesdeutschen Fabrikschiffsflotte seit der Mitte der 1960er Jahre hatte sich so ein System etabliert, das große Ähnlichkeit mit der Ausbildung des Deckspersonals der Hochseefischerei dieser Zeit hatte. Der Hochseefischerwerer war ein Beruf, der zwar de facto existent war, aber dessen Ausbildungsstand nirgends reglementiert wurde. Er verblieb auf der Stufe eines Anlernberufes. Dies galt ebenso für die auf den meisten Fabrikschiffen den Zweiten Offizieren gleichgestellten Fischmeister, die auf See für den gesamten Fabrikbereich die Verantwortung besaßen. Ihre Qualifikation war die Berufserfahrung und die Entscheidung der Reederei, daß sie für diese Aufgabe geeignet waren. Eine halboffizielle Anerkennung des Berufsbildes Hochseefischerwerer ergab sich aber aus den Tarifverträgen für die Fangfabrikschiffe der deutschen Hochseefischerei. Diese beinhalteten nicht nur ein in sieben Stufen gestaffeltes Heuersystem für die Fischerwerer, sondern stellten die Hochseefischerwerermeister tariflich den Zweiten Offizieren mit B5 / BG Patent gleich.<sup>38</sup>

Daß es ernsthafte Bestrebungen gab, den Beruf des Hochseefischerwerers in der Bundesrepublik in einer regulären Ausbildung zu etablieren, ist unwahrscheinlich und nicht nachweisbar. Vergleichbare Bemühungen für das Deckspersonal waren ja schon gescheitert, und

außerdem begann nur wenige Jahre nach dem Aufbau der Fabrikschiffsflotte die Flottenreduktion in der bundesdeutschen Hochseefischerei. Der Personalbedarf der wenigen in Fahrt verbliebenen großen Schiffe und Neubauten konnte deshalb problemlos aus dem vorhandenen Besatzungspool ergänzt werden.

### *Der Beruf des Fischwerkers in der Hochseefischerei der DDR*

Die technische Entwicklung der Hochseefischereiflotte der DDR verlief in ihren Grundzügen weitgehend parallel zur bundesdeutschen Hochseefischerei. Bis in die 1950er Jahre blieb es beim Bau traditioneller Seitenfänger ohne Verarbeitungseinrichtungen, und ab den 1960er Jahren begann die Umstellung der Flotte auf Heckfänger und Fabrikschiffe. Anders als in der Bundesrepublik stellte das Fischkombinat Rostock aber neben den Fang- und Verarbeitungsschiffen auch reine Transport- und Verarbeitungsschiffe in Dienst. Das erste dieser Schiffe, die konzeptionell der früheren HAMBURG entsprachen, war die MARTIN ANDERSEN NEXÖ, die am 22. September 1960 den Hafen des Fischkombinates in Rostock-Marienehe zur ersten Reise verließ.<sup>39</sup> Bereits neun Monate früher war mit der Bertolt Brecht am 31. Dezember 1959 das erste Fang- und Verarbeitungsschiff an das Fischkombinat übergeben worden.

Beide Schiffstypen sollten bereits auf See die gesamte Fangmenge verarbeiten und tiefkühlen. Die zur gleichen Zeit in der Bundesrepublik entwickelte Idee, nur die erste Hälfte des Fanges zu frosten und den Rest als Frischfisch anzulanden, wurde in der DDR nicht umgesetzt, sondern die Entwicklung ging nahtlos über vom reinen Frischfischtrawler zum Vollfroster. Für das Fischkombinat ergab sich aus dieser Entwicklung zwangsläufig ein gesteigerter Besatzungsbedarf, der erstmalig in der DDR auch Personal für die Fischverarbeitung auf See umfaßte. Es gab jedoch weder einen hierfür qualifizierten Personalstamm, noch durch die Stilllegung von Seitenfängern freigesetztes seemännisches Personal, da die Seitenfänger im Flottillenverband mit den Transport- und Verarbeitungsschiffen weiter eingesetzt wurden. Der Weg, den das Kombinat zum Aufbau der Fabrikbesatzungen beschritt, mußte daher zwangsläufig ein anderer als in der Bundesrepublik sein, zumal auch nicht auf ausländisches Personal zurückgegriffen werden konnte.

In den zum Kombinat gehörenden Fischverarbeitungsbetrieben an Land gab es eine gewisse Ressource an in der Fischverarbeitung qualifiziertem Personal. Dieses besaß zu großen Teilen eine abgeschlossene Berufsausbildung als Fischwerker und war mit dem Umgang mit Fisch auf das Beste vertraut. Daher war es für die Kombinatleitung, die sowohl für den Betrieb der Flotte als auch der landseitigen Fischindustrie verantwortlich war, eine logische Konsequenz, das Verarbeitungspersonal zunächst aus den Landbetrieben zu rekrutieren. Die Hochseefischerei der DDR setzte also gleich beim Einsatz der ersten Fabrikschiffe ausgebildete Fischwerker in den Fabrikdecks der Fahrzeuge ein. Die Ausbildung war zwar noch keine speziell an die Arbeitsbedingungen auf See angepaßte, umfaßte das Aufgabenfeld jedoch weitgehend, da der Maschinenpark in den Fabrikdecks ebenfalls aus der Entwicklung von Maschinenanlagen für die landseitige Fischindustrie hervorgegangen war. Da die Arbeit auf See jedoch nur einen kleinen Ausschnitt der Tätigkeiten eines Fischwerkers an Land umfaßte und die Bereiche Räucherei, Salzerei, Marinaden- und Konservenproduktion an Bord selbstverständlich nicht vermittelt wurden, gab es zunächst keine Ausbildung auf den Fabrikschiffen des Fischkombinats. Größtenteils wurde jedoch gelerntes Personal gefahren.

Eine DDR-spezifische Besonderheit war, daß aufgrund der engen Personalsituation beim Aufbau der Flotte und dem politisch gesetzten Ziel der Gleichberechtigung der Frau

in sämtlichen gesellschaftlichen und vor allem industriellen Bereichen auf der BERTOLT BRECHT erstmals sechzehn junge Frauen als gelernte Fischwerkerinnen anmusterten.<sup>40</sup>

Zusammen mit den Fischwerkern musterten Meister dieses Berufes an, so daß an Bord prinzipiell die Voraussetzungen für die Durchführung einer klassischen Lehre bestanden. Die Ausbildung wurde trotzdem nicht ausschließlich auf den Seeberuf ausgerichtet. Eine Abtrennung der Berufsausbildung der Hochseefischwerker von derjenigen der Fischwerker an Land fand nicht statt. Dafür bemühte sich das Kombinat um eine gezielte Werbung für den Beruf in den Zeitschriften der DDR, um die notwendige Anzahl an Fachkräften für die schnell anwachsende Flotte zu rekrutieren.

Mit der Umstrukturierung der Berufsausbildung der Hochseefischerei zu Beginn der 1970er Jahre veränderten sich auch die Berufe in der Fischverarbeitung. Neben den Lehrberuf des Fischverarbeiters, des eigentlichen Fischwerkers, trat jetzt eine zweijährige Facharbeiterausbildung mit der Bezeichnung »Facharbeiter für Anlagentechnik, Fisch«. Nach Abschluß dieser Ausbildung war sowohl ein Einsatz auf See als auch in der Fischindustrie an Land möglich. Inhaltlich umfaßte sie den Betrieb und die Wartung der maschinellen Fischverarbeitungsanlagen an Bord und an Land.<sup>41</sup>

Der Abschluß dieser Ausbildung befähigte gleichzeitig zum Erwerb von zwei weiteren Berufsqualifikationen. Einerseits konnte über Meisterkurse die Ausbildung zum Meister für Fischverarbeitung erfolgen, andererseits berechtigte der Abschluß zum Fachschulstudium des Lebensmittelingenieurs. Aber auch hier erfolgte keine Trennung der Berufe in See- und Landbereich.<sup>42</sup> Es blieb vielmehr dabei, daß der Arbeitsplatz Schiff nur einer der möglichen Beschäftigungsorte blieb.

Diese systematische Berufsausbildung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch weiterhin eine große Zahl angelernter Kräfte in der Fischverarbeitung beschäftigt wurde.



*Parallel zum Aufbau der Fabrikschiffsflotte wurde versucht, die Akzeptanz von gefrorenem Fisch beim Verbraucher durch gezielte Werbekampagnen und Plakataktionen zu verbessern. (DSM FIMA-Archiv)*



*Fischverarbeitung an Bord eines Fabrikschiffes des Fischkombinates Rostock. (Foto: Adler, DSM)*

Mitte der 1970er Jahre waren 47,7% der Mitarbeiter des Kombinats Facharbeiter, 8,1% Meister und 13,4% besaßen eine Hochschul- oder Fachschulausbildung, die übrigen waren angelernte Kräfte.<sup>43</sup>

Mit der drastischen Reduktion der DDR-Fischereiflotte nach 1989 auf weniger als zehn Schiffe in der Großen Hochseefischerei erübrigte sich die Weiterführung der Ausbildung von Fischwerkern für den Einsatz auf See. Die Ausbildung wurde reduziert zu einer Berufsqualifikation, die ausschließlich für die landseitige Fischindustrie eine Bedeutung besaß. Damit fand, bedingt durch den Flottenabbau, mit der Wiedervereinigung eine unmittelbare Angleichung der Situation der Fischwerker in West und Ost statt.

#### Anmerkungen:

- 1 Vgl.: Heidbrink, Ingo: Berufsentwicklung in der deutschen Hochseefischerei. Teil 1: Deckspersonal. In: DSA 20, 1997, S. 373-394.
- 2 Das einzige effektiv nutzbare Konservierungsverfahren, das auf See eingesetzt wurde, war das auf den Heringsloggern übliche Salzen des Fanges. In der Großen Hochseefischerei wurde dies Verfahren jedoch zunächst nicht genutzt, da in Deutschland kein Markt für Salzfish außerhalb des Heringsfanges bestand.
- 3 Hilck, Erwin, Hövel, Rudolf Auf dem: Jenseits von minus Null. Die Geschichte der deutschen Tiefkühlwirtschaft. Köln 1979, S. 13.
- 4 Waterman, J.J.: Freezing fish at sea. A history. Edinburgh 1987, S. 17.
- 5 Datenblatt FMS VOLKSWOHL: DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1076.
- 6 Ebd.
- 7 Waterman (wie Anm. 4), S. 37.
- 8 Datenblatt FMS VOLKSWOHL: DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1076.
- 9 Baartz, Roland: Entwicklung und Strukturwandel der deutschen Hochseefischerei unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Siedlung, Wirtschaft und Verkehr Cuxhavens. Hamburg, Stuttgart 1991, S. 148f.
- 10 Waterman (wie Anm. 4), S. 37.
- 11 Mosolff, Hans: Die deutsche Fischwirtschaft im Vierjahresplan. Steigerung der deutschen Seefischversorgung und ihre Grundlagen. Berlin 1938, S. 9 u. S. 23.

- 12 Segen des Meeres. Führer durch die 1. Deutsche Fischerei- und Walfang-Ausstellung. 28. April-29. Mai. Hamburg 1939, S. 47f.
- 13 Hilck, Erwin, Hövel, Rudolf Auf dem (wie Anm. 3), S. 38f.
- 14 Das Versenkungsdatum wird teilweise auch schon für das Jahr 1941 angegeben. Vgl.: Waterman, J.J. (wie Anm. 4), S. 45.
- 15 Hilck, Erwin, Hövel, Rudolf Auf dem (wie Anm. 3), S. 38f.
- 16 Dierks, August: Männer, Trawler, Meere. Bremerhaven 1961, S. 61.
- 17 Waterman (wie Anm. 4), S. 45.
- 18 Dierks, August (wie Anm. 16), S. 62.
- 19 Boehden: Die sozialpolitische Betreuung des deutschen Hochseefischers durch die Deutsche Arbeitsfront. In: Keune, H.A. (Hrsg.): Das Fischjahr 1938/39. Berlin o.J. (1938), S. 59-63, hier S. 60.
- 20 Boehden: Neuentstandene Fischereizweige erhalten Sozialordnung. In: Keune, H.A. (Hrsg.): Das Fischjahr 1938/39. Berlin o.J. (1938), S. 63-65, hier S. 65.
- 21 Waterman (wie Anm. 4), S. 45f.
- 22 Dierks, August: Der Wiederaufbau der deutschen Hochseefischerei. In: Sturtzel, Wilh., Hoppe, Hans: Im Wirkungskreis der deutschen Hochseefischerei. Hamburg 1949, S. 65-69, hier S. 65.
- 23 Dierks, August (wie Anm. 16), S. 43.
- 24 Dierks, August (wie Anm. 22), S. 65.
- 25 Dierks, August (wie Anm. 16), S. 48.
- 26 Datenblatt FMS AUGSBURG. DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1005.
- 27 Vermerk Salzfischreise FMS AUGSBURG vom 28. August 1961. Kapt. W. Beckmann. DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1005.
- 28 Die seit der frühen Neuzeit von Frankreich und Portugal in den Gewässern vor Neufundland betriebene Dory-Fischerei mit als Stationsschiff genutzten Schonern und wenige Meter großen Fangbooten, von denen aus mit der Langleine Kabeljau gefischt wurde, befand sich seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges in Auflösung, so daß viele ehemalige Dory-Fischer arbeitslos waren oder nur aufgrund der besseren Lebensbedingungen auf den bundesdeutschen Trawlern anheuerteten.
- 29 Dierks, August (wie Anm. 16), S. 63.
- 30 Auf den als Teilfroster bezeichneten Fischereifahrzeugen wurden nur die Fänge der ersten Reisetage verarbeitet und tiefgekühlt. Die letzten Fänge jeder Reise wurden nur geschlachtet, auf Eis gelagert und als Frischfisch angelandet.
- 31 Datenblatt FMS MÜNCHEN. DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1054.
- 32 Logbuch 1896-1971. Festausgabe der Nordsee-Nachrichten zum 75jährigen Bestehen der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei GmbH am 23. April 1971. Bremerhaven 1971, S. 65.
- 33 Diestel, Johann-Joachim: Verarbeitungsmaschinen als Schrittmacher. In: Dierks, August: Hat die Seefischerei eine Zukunft? Bremerhaven 1966, S. 155.
- 34 Krause, W., Künker, F.: Hecktrawler BONN. In: HANSA 103, 1966, S. 862.
- 35 Aktennotiz: Vorschlag für Besatzungsstärke Neubau 906-907, vom 16. Januar 1964. DSM, Nordsee-Archiv, Sign. III A 1010.
- 36 Harbrecht, Jens-Peter, Reuhl, Barbara, Röhm, Anne: Arbeitsbedingungen in der landseitigen Fischverarbeitung – Betriebsprofil, Arbeitsunfähigkeit und Arbeitsunfälle. (= Schriftenreihe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz Fb635, Bd.1) Dortmund 1982, S. 65f.
- 37 Verband der deutschen Hochseefischereien: Vermerk vom 2.4.1971 (Dr. H/vZa). Portugiesische Heuerscheine. DSM Archiv Verband deutscher Hochseefischereien 507, Fachvermittlung für Seeleute.
- 38 Heuertarifvertrag für Fangfabrikschiffe vom 11.9.1981. S. 4. DSM Archiv Verband deutscher Hochseefischereien.
- 39 Die Entwicklung zum sozialistischen Großbetrieb. Betriebsgeschichte des VEB Fischkombinats Rostock. Hrsg. vom VEB Fischkombinat Rostock. Rostock 1975, S. 62.
- 40 Vgl.: George, Klaus, Hamann, Nora: Dick Fisch im Netz. In: Für Dich. Illustrierte Zeitschrift für die Frau, 1967, Nr.1, S. 8-11.
- 41 Sperling, Otto, Wittig, Willy-Kurt: Fische, Netze und Matrosen. Berlin (Ost) 1977, S. 61f.
- 42 Ebd.
- 43 Ebd., S. 67.

## The development of vocations in the German deep-sea fishing industry: Part II

### Summary

The emergence of the vocational profile "deep-sea fish worker" was directly connected with the construction of the first factory ships. It was not until the 1960s that these vessels had been developed to a degree that allowed their more extensive utilisation. Accordingly, only then did they require enough workers to justify the introduction of a new vocational profile. Yet this development was delayed in both German states, where two quite different paths were taken towards the goal of furnishing factory ships with qualified processing personnel.

As in the area of deck personnel, the West German fishing industry chose to depend on apprenticeship and further qualification on board. The fish-processing combines of the German Democratic Republic, on the other hand, preferred skilled personnel with completed vocational training. Yet the latter regarded the requirements of work on the factory decks of their fishing fleet to be approximately the same as those of the fishing industry on land, thus failing to recognise the necessity of a separate vocational training course. Here the fleet was simply regarded as one of several possible employment opportunities available to those who had completed training in fish processing.

The most significant difference, however, was not in the type of vocational training but in the actual makeup of the personnel: In the Federal Republic of Germany, the majority of deep-sea fish workers were Portuguese, while in the GDR this vocation was dominated by women. Thus vocational training in fish processing on board the factory ships, like vocational training on deck, was a direct reflection of the social circumstances of the two German states.

## Développement de la pêche hauturière allemande. 2ème partie.

### Résumé

La création du métier de transformateur de poisson en mer fut étroitement liée à la construction des premiers bateaux-usines. C'est seulement lorsque ceux-ci eurent atteint un perfectionnement autorisant une augmentation du rendement, que les ouvriers furent requis en plus grand nombre. A partir de ce moment-là, un nouveau type de formation professionnelle aurait pu être créé. Pourtant, rien de tel n'eût lieu dans les deux républiques allemandes. Le trajet parcouru de part et d'autre pour faire occuper les postes à bord des bateaux-usines par du personnel qualifié fut très dissemblable. La pêche hauturière en Allemagne fédérale misait sur l'apprentissage et la qualification à bord, alors que les kombinats de l'Allemagne démocratique préféraient du personnel déjà qualifié avec une formation professionnelle achevée, sans pour autant effectuer une différenciation entre le travail sur les ponts des navires de pêche et le travail à terre qui aurait exigé une formation professionnelle particulière. La flotte de pêche représentait plutôt un emploi parmi d'autres, qui pouvait être pris au sortir d'une formation dans le domaine de la préparation du poisson.

La différence principale tenait pourtant moins au genre de la formation qu'au recrutement des gens dans ce métier: en Allemagne fédérale, c'étaient en majorité des Portugais, en Allemagne démocratique, comparativement, beaucoup de femmes. La formation professionnelle des transformateurs de poisson à bord des bateaux-usines comme celle du personnel de pont restant par là même représentative des rapports sociaux des deux états allemands.