



Kristin Kube

Hochseefischer

Die Lebenswelt eines
maritimen Berufsstandes aus
biografischer Perspektive

WAXMANN

Hochseefischer

Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland

Herausgegeben von der
Volkskundlichen Kommission für Westfalen
Landschaftsverband Westfalen-Lippe

LWL

Für die Menschen,
Für Westfalen-Lippe.

Band 123



Waxmann 2013

Münster / New York / München / Berlin

Kristin Kube

Hochseefischer

Die Lebenswelt eines maritimen
Berufsstandes aus biografischer Perspektive



Waxmann 2013

Münster / New York / München / Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

D 6

ISSN 0724-4096
ISBN 978-3-8309-7941-8

© 2013 Waxmann Verlag GmbH
Postfach 8603, 48046 Münster
Waxmann Publishing Co.
P.O. Box 1318, New York, NY 10028, USA

www.waxmann.com
info@waxmann.com

Umschlaggestaltung: Pleßmann Design, Ascheberg
Titelfoto: Archiv Historisches Museum Bremerhaven
Satz: Stoddart Satz- und Layoutservice, Münster
Druck: Hubert & Co., Göttingen
Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier,
säurefrei gemäß ISO 9706



Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Genehmigung des
Verlages in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung
elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Inhalt

Vorwort	7
1. Hochseefischer als Forschungsgegenstand	9
1.1 Populäre Typisierungen.....	9
1.2 Wissenschaftliche Untersuchungen	16
1.3 Erinnerungen und Reportagen	23
1.4 Das Forschungsfeld.....	29
1.5 Die biografische Perspektive.....	47
2. Interaktionsteilnehmer	60
2.1 Die Kapitäne	60
2.2 Die Steuermänner.....	71
2.3 Die Decksmannschaft	75
2.4 Die Funker.....	84
2.5 Das Maschinenpersonal	89
2.6 Das Kombüsenpersonal.....	95
2.7 Die Fischwerker	102
3. Kulturmuster	107
3.1 Einstiegsmotive.....	107
3.2 Gruppenkonstituierende Merkmale.....	111
3.3 Soziokulturelle Handlungen.....	122
3.4 Magische Rituale und Tabus	133
4. Alltag auf See.....	152
4.1 Fangbetrieb.....	152
4.2 Gefahren und Unfälle.....	164
4.3 Arbeitsfreie Zeit	177
4.4 Alkoholkonsum	184
4.5 Grenzerfahrungen.....	190
5. Alltag an Land.....	200
5.1 Kulturelle Übergänge.....	200
5.2 Wiedereingliederung	207
5.3 Auffälliges Verhalten	216
5.4 Rechtfertigungen.....	225
6. Typologie der Außenwahrnehmungen	233
6.1 Soziale Außenseiter.....	233
6.2 Einsame Männer	242
6.3 Raue Typen.....	248
6.4 Starke Charaktere	256
6.5 Die letzten Wikinger	263

Inhalt

6.6	Eine besondere Sippe	269
6.7	Tüchtige Leute	276
6.8	Herzliche Kameraden.....	280
7.	Typologie der Selbstwahrnehmungen	288
7.1	Der Stolze.....	289
7.2	Der Erfolgreiche.....	297
7.3	Der Zähle.....	304
7.4	Der Könner.....	311
7.5	Der Selbstbewusste	317
7.6	Der Kollegiale.....	325
7.7	Der Erfahrene.....	331
7.8	Der Ostalgiker.....	337
8.	Zusammenfassung: Lebenswelt und Bewusstseinsanalyse.....	344
9.	English summary: Lifeworld and analysis of self-awareness.....	358
10.	Anhang	371
10.1	Interviewpartner/innen.....	371
10.2	Quellen- und Literaturverzeichnis	384
10.3	Glossar zur Hochseefischerei	416

Vorwort

Die Lebenswelt der Hochseefischer ist für eine Frau ein eher ungewöhnliches Forschungsfeld, zumal der Anwesenheit von Frauen an Bord der Hochseefischereifahrzeuge eine Unheil bringende Wirkung nachgesagt wird. Dass die vorliegende Arbeit dennoch zu einem glücklichen Ende geführt werden konnte, verdanke ich in erster Linie meinem Doktorvater, Herrn Professor Dr. Andreas Hartmann (Münster), der das Projekt mit ermunterndem Rat und konstruktiver Kritik förderte. Im Wintersemester 2011/12 wurde die Arbeit vom Fach Volkskunde/Europäische Ethnologie im Fachbereich 08 Geschichte/Philosophie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster als Dissertation angenommen.

Beim Entstehungsprozess und bei der Fertigstellung der Arbeit haben mich eine ganze Reihe von Personen und Institutionen unterstützt, von denen ich einigen namentlich danken möchte. Frau Professorin Dr. Ruth-E. Mohrmann (Münster) übernahm nicht nur die Aufgabe der Zweitkorrektur, sondern gab auch zahlreiche methodische Anregungen. Frau Dr. Anja Benseidit vom Historischen Museum Bremerhaven schärfte meinen Blick für die Forschungsprobleme der Hochseefischereigeschichte und leistete wertvolle fachliche Hilfestellungen. Die Mitglieder des „Freundeskreises Museumsschiff FMS GERA“, des letzten deutschen Seitentrawlers, nahmen sich viel Zeit, meine Fragen zur Schiffs- und Fangtechnik zu beantworten. Ohne die Bereitschaft meiner zahlreichen Interviewpartnerinnen und -partner zu ausführlichen Gesprächen wäre die Arbeit nicht zustande gekommen. Herr Michael Mäuslein (Meeresmuseum Stralsund), Herr Klaus-Peter Kiedel (Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven) und vor allem Frau Dr. Anja Benseidit (Historisches Museum Bremerhaven) halfen mir bei der Beschaffung von Fotos zur Hochseefischerei. Meine Freundin Sarah Hoyer teilte mit mir die Mühe des Korrekturlesens. Ihnen allen sei herzlich für diese umfassende Unterstützung gedankt.

Der Volkskundlichen Kommission für Westfalen – Landschaftsverband Westfalen-Lippe und vor allem ihrer Vorsitzenden, Frau Professorin Dr. Ruth-E. Mohrmann, bin ich darüber hinaus zu Dank verpflichtet, dass sie meine Dissertation in ihre Veröffentlichungsreihe „Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland“ aufgenommen hat. Frau Christiane Cantauw M.A. (Münster) von der Volkskundlichen Kommission für Westfalen danke ich für die sorgfältige redaktionelle Arbeit.

Mein größter Dank gilt meinen Eltern, Marianne und Dr. Alfred Kube, die mich während des Promotionsstudiums stets ermutigt und in jeder Hinsicht unterstützt haben, so dass durch ihr Vertrauen und ihre Hilfe meine Forschungsarbeit erst möglich wurde.

im Juli 2013
Kristin Kube

1. Hochseefischer als Forschungsgegenstand

1.1 Populäre Typisierungen

Der Typ des Hochseefischers wird für die breite Öffentlichkeit vor allem durch Darstellungen in Massenmedien geprägt. Das in jüngster Zeit bekannteste Beispiel hierfür liefert der Hollywood-Film „The Perfect Storm“, der im Jahr 2000 in Deutschland unter dem Titel „Der Sturm“ in die Kinos kam und danach bereits mehrfach im deutschen Fernsehen ausgestrahlt wurde.¹ Der Regisseur Wolfgang Petersen hatte den Film für die US-amerikanische Warner Bros. Entertainment Inc. inszeniert. In dem rund 125 Minuten langen Hochseefischer-Epos spielt Oscar-Preisträger George Clooney die Hauptrolle des ehrgeizigen, aber erfolglosen Kapitäns Billy Tyne, der von Gloucester in Massachusetts/USA aus in der Georges Bank vor der Küste Kanadas auf einmonatigen Fangreisen Jagd auf Schwertfische macht. Clooney mimt den Typ des sympathischen und draufgängerischen, aber zugleich melancholischen Kapitäns, der in seinem Beruf als Hochseefischer seinen einzigen Lebensinhalt sieht. Nach einer gescheiterten Ehe schlägt er das Angebot einer attraktiven Kollegin aus, mit ihr ein Zuhause und eine Familie zu gründen, da seine Liebe die Arbeit auf See ist. Tyne fühlt sich dem Meer verbunden, das auf ihn eine mystische Anziehungskraft ausübt. Allerdings deutet Regisseur Petersen schon in den ersten Minuten des Films den dramatischen Grundkonflikt der Geschichte an, als ein Fischereischiff von einer Fangreise zurückkehrt und die Leiche eines auf See umgekommenen Hochseefischers von Bord gebracht wird.

Petersen kam es nach eigener Aussage in „The Perfect Storm“ darauf an, „etwas ins Bewusstsein zu rücken, worüber sich sonst niemand Gedanken macht: Der gefährlichste Beruf der USA ist Fischer. In keinem anderen Job sterben so viele Menschen“.² In dem narrativ wenig komplexen Film steht daher der Untergang des von Kapitän Tyne geführten Hochseefischereischiffs ANDREA GAIL im Mittelpunkt. Auch wenn der Film somit in erster Linie ein Action- und Katastrophenfilm ist, statet Petersen die Geschichte mit einer langen filmischen Exposition aus, in der die sechs Besatzungsmitglieder der ANDREA GAIL typisierend charakterisiert werden. Der eigentliche, tragische Held der Besatzung ist der junge Matrose Bobby Shatford, den der Hollywood-Schauspieler Mark Wahlberg verkörpert, der als einziger an Land in einer glücklichen Beziehung mit einer Frau lebt, mit der er seine Zukunft plant. Alle anderen Besatzungsmitglieder werden in prekären Lebenssituationen vorgestellt. Gescheiterte Ehen, entfremdete Kinder und der Verlust sozialer Bindungen an Land führt der Film auf die einmonatigen und gefährlichen Fangreisen zurück, die nur durch kurze Landaufenthalte unterbrochen werden, die für die Hochseefischer eine Art Ausnahmesituation darstel-

1 Vgl. Film „Der Sturm. Natur kennt keine Gnade“ von Wolfgang Petersen, Warner Home Video – DVD, 2003, Spieldauer: ca. 125 Minuten. Der Film wurde beispielsweise am 14.03.2008, 02.02.2011, 09.10.2011 und 10.08.2012 in gekürzten Fassungen im Fernsehen gezeigt.

2 Koch, Bettina: Wolfgang Petersen. Der Katastrophenmacher. In: Spiegel Online, 23.11.1999, <http://www.spiegel.de/kultur/kino/0,1518,52545,00.html> (Stand: 14.02.2010).

len. Die Ankunft der bärtigen und verwegen aussehenden Seeleute wird traditionell in einer Kneipe mit einem großen Gelage gefeiert, bei dem die Besatzung ausgiebig dem Alkohol zuspricht. Die Hochseefischer werden an Land überwiegend als tragische Charaktere typisiert, denen es auf Grund ihrer unzureichenden kommunikativen Fähigkeiten nicht gelingt, eine tragfähige Kommunikationsbasis mit der Landbevölkerung herzustellen. Damit wird den Zuschauerinnen und Zuschauern suggeriert, dass die Landgesellschaft nicht mehr die Heimat der Hochseefischer ist.

Die Lebenswelt der Hochseefischer wird von Petersen als dramatische Tragödie inszeniert, in der die Akteure sowohl an Land als auch auf See die Verlierer sind. Obwohl die Fangsaison vorbei und die Wetterprognosen ungünstig sind, entschließt sich Kapitän Tyne, noch einmal zu einer Fangreise auszulaufen, um seine wenig erfolgreiche Serie zu beenden und den „Fang des Lebens“ zu machen. Zögernd lässt sich seine Besatzung darauf ein. Die Erwartung des guten Verdienstes sowie die Männerfreundschaft und Treue zum Kapitän veranlassen die Matrosen, sich Tyne anzuschließen. Auf der Fangreise präsentiert Petersen die andere Seite der Hochseefischer. Die an Land isolierten Einzelgänger erweisen sich auf See bei der Arbeit als kameradschaftliches Team, dessen Mitglieder sich aufopferungsvoll füreinander einsetzen. Männer, die an Land Rivalen waren und sich nicht ausstehen konnten, retten auf See selbstlos das Leben des Anderen und empfinden dies als Normalität. Offensichtlich herrschen unter den Hochseefischern auf See andere Regeln als an Land. Der gefährliche Beruf hat aus einer Gruppe sozial entwurzelter Außenseiter eine Gemeinschaft geformt, deren einziger Daseinszweck anscheinend der Fischfang ist.

Zwei Drittel des Films bestehen aus der Fangreise und dem Kampf der Besatzung der ANDREA GAIL mit dem aufkommenden Sturm, der sich zu einem gewaltigen Orkan entwickelt. Mehrfach gehen Hochseefischer über Bord, die aber stets von ihren Kameraden gerettet werden. Petersen inszeniert diese Passagen wortkarg und mit zahlreichen Computeranimationen, die für die Action-Effekte sorgen und dem Film zwei Oscar-Nominierungen und zahlreiche Filmpreise einbrachten. Für Petersen ist „The Perfect Storm“ „ein mythischer Film über Menschen und Naturgewalten“.³ Damit traf er offensichtlich den Publikumsgeschmack. Obwohl die Filmkritiker ein zwiespältiges Urteil über das Werk fällten und einige der Meinung waren, dass er „Männermythen (...) ad absurdum“ führe⁴, spielte „The Perfect Storm“ weltweit 328 Millionen US-Dollar ein⁵ und erzielte damit das bis dahin in der Kinowelt drittbeste Einnahmeergebnis aller Zeiten.⁶ Im Film wird der Untergang der ANDREA GAIL als unausweichlich inszeniert. Die versteinerten Mienen und sibyllinischen Äußerungen der Hochseefischer in ihrem Kampf mit dem Sturm stimmen die Zuschauer auf die Katastrophe ein. Letztlich ist nur noch ungewiss, wie der

3 Ebd.

4 Suchsland, Rüdiger: Sturm und nichts außerdem. Wolfgang Petersen geht wieder ins Wasser. In: Filmzentrale. Gesammelte Filmkritiken, hrsg. von Dietrich Kulbrodt und Andreas Thomas, <http://www.filmzentrale.com/rezis/sturm.htm> (Stand: 14.02.2011).

5 Vgl. Der Sturm (Film), [http://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_\(Film\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_(Film)) (Stand: 14.02.2011).

6 Vgl. Stürmisches Duell, in: Der Spiegel 28 (2000), <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-16860839.html> (Stand: 14.02.2011).

Untergang vonstattengeht, das Drehbuch lässt keinen Zweifel daran, dass die Männer gegen die Naturgewalten keine Chance haben.

Die Geschichte in Wolfgang Petersens Film beruht auf dem gleichnamigen Buch des Journalisten Sebastian Junger. „The Perfect Storm“ erschien 1997 in englischer Sprache und ist eine zum Sachbuch stilisierte Nacherzählung einer wahren Begebenheit, nämlich des Untergangs des Hochseefischereischiffs ANDREA GAIL im Oktober 1991. Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ bezeichnete das Buch als „literarische Reportage“⁷, da Junger den Spagat zwischen fiktionaler Erzählung und Reportage über einen „Jahrhundertsturm“ wagte. Der Autor erlebte den Sturm in Gloucester, eben dem Hafentort, von dem die ANDREA GAIL zu ihrer letzten Fangreise auslief. Junger sammelte Berichte von Seeleuten, die ähnliche Stürme überlebt haben, führte Gespräche mit Angehörigen von verschollenen Seeleuten und recherchierte über die meteorologischen Hintergründe von Orkanen. Binnen kurzer Zeit führte „The Perfect Storm“ für Monate die Bestsellerlisten der „New York Times“ und der „Los Angeles Times“ an⁸ und erlangte in den USA Kultstatus. Manche US-Kritiker bezeichneten Junger als „neuen Hemingway“.⁹ Hierzu mag der Untertitel des Buches „A True Story of Men Against the Sea“ beigetragen haben, der das Werk in den USA in die Kategorie der Abenteuer- und Katastrophenbücher einordnete. 1998 erschien das Buch in Deutschland unter dem etwas nüchternen Titel „Der Sturm. Die letzte Fahrt der Andrea Gail“¹⁰ und setzte sich umgehend auf den Spitzenplatz der „Spiegel“-Bestsellerliste.

Junger schaffte mit seinem Buch die Grundlage für die Typisierungen der Hochseefischer¹¹, die Petersen seinem Film zugrunde legte. In der literarischen Vorlage erscheinen die Hochseefischer als heroische Verlierer, die an Land ein unwirkliches Leben führen, das sie als Außenseiter charakterisiert. Nach Junger ist die Ursache für deren missglückte Lebensführung, dass „Fischfang ein brutaler Job (...) (ist), den sie so schnell wie möglich hinter sich zu bringen versuchen“.¹² Als einziger Ausgleich für diese „geistbetäubende Arbeit“ wird die „gleichermaßen betäubende Hinwendung zum Alkohol“ bezeichnet.¹³ Die Hochseefischer werden zu devianten Charakteren „mit blutunterlaufenen Augen und pochenden Schädeln“ stilisiert.¹⁴ Die meisten von ihnen seien Junggesellen, „die nichts Besseres im Kopf haben, als eine Menge Geld

7 Vgl. Klappentext zu Junger, Sebastian: Der Sturm. Die letzte Fahrt der Andrea Gail. Spiegel-Edition Hamburg 2006/2007.

8 Vgl. Siering, Frank: Im Sturm erobert. Die US-Literaturszene feiert den 35jährigen Sebastian Junger als „neuen Hemmingway“. In: Focus Magazin, 44 (1997), 27.10.1997, S. 202, http://www.focus.de/kultur/medien/kultur-im-sturm-erobert_aid_165749.html (Stand: 14.02.2011).

9 Vgl. ebd.

10 Vgl. Junger, Sturm.

11 Zu den gesellschaftlichen Faktoren, die zur Stereotypenbildung beitragen, vgl. Suppan, Arnold: Identitäten und Stereotypen in multiethnischen europäischen Regionen. In: Valeria Heuberger, Arnold Suppan u. Elisabeth Vyslonzil (Hrsg.): Das Bild vom Anderen. Identitäten, Mentalitäten, Mythen und Stereotypen in multiethnischen europäischen Regionen. Frankfurt/M. 2. durchgesehene Aufl. 1999, S. 9-20, hier: S. 16f. Zur realitätsstiftenden Wirkung von Stereotypen vgl. Meyer, Silke: Die Ikonographie der Nation. Nationalstereotype in der englischen Druckgraphik des 18. Jahrhunderts. Münster 2003, S. 15.

12 Junger, Sturm, S. 31.

13 Ebd.

14 Ebd., S. 20.

auszugeben“.¹⁵ Danach müssten sie sich wieder auf eine einmonatige Fangreise begeben, da sie in der kurzen Zeit an Land ihren gesamten Verdienst verschleudert hätten. Anders als im Film von Petersen projiziert Junger das „eigentliche Leben“ der Hochseefischer auf die Landaufenthalte, die sich „in brutal kurzen Zeitspannen abspielen“.¹⁶ Viele Hochseefischer verfügen nach Recherchen von Junger weder über Bankkonten noch über eine feste Anschrift. Dreh- und Angelpunkt ihres sechstägigen Landlebens sei die Stammkneipe. Der Autor kommt zusammenfassend zu der Feststellung, dass Hochseefischer „alles anscheinend bis zum Äußersten“ treiben: „Im üblichen Sinne des Wortes arbeiten Fischer nicht; sie sind einen Monat lang auf See und feiern anschließend zu Hause eine Woche lang durch“.¹⁷

Junger stellt vor allem das Landleben der Hochseefischer in den Mittelpunkt seiner Betrachtung. Vieles bleibt ihm rätselhaft, manche Begründungen wirken fragwürdig und erinnern in der Tat an Hemingway'sches Pathos: „Wenn die Fischer aus dem vollen lebten, so taten sie das sicher auch deswegen, weil der Tod ihnen so nahe war“.¹⁸ Um diesen gefährlichen Beruf ranke sich außerdem ein Mystizismus, in dem „Vorahnungen gang und gäbe“ seien.¹⁹ In der ersten Hälfte des Buches konstruiert Junger seine Erzählungen auf das unheilvolle Schicksal der Hochseefischer hin. Dem tragischen Leben an Land folgt die Fangreise auf rauer See, bei der die Seeleute oft mit den Naturgewalten ums Überleben ringen. Der zweite Teil des Buches reiht Katastrophenszenarien aneinander, die Junger aus früheren Orkanen und deren Verlaufsgeschichten extrapoliert hat. Immer wieder stellt er Vermutungen an, was mit der ANDREA GAIL passiert sein könnte, die nach dem Sturm, bei dem sich außergewöhnliche meteorologische Umstände „perfekt“ zu einem Orkan seltenen Ausmaßes ergänzten, spurlos verschwunden blieb. Häufig verliert sich das Buch in technischen Details und langatmigen naturwissenschaftlichen Erklärungen. Es gelingt Junger selten, einen narrativen Spannungsbogen aufrechtzuerhalten. Die Typisierungen der Hochseefischer wirken blass und schablonenhaft. Allerdings verfestigt sich der Eindruck, dass Hochseefischerei gefährlich ist und dass Hochseefischer ein Leben fern der Zivilisation führen.

Die kommerziellen Erfolge von Petersens Film und Jungers Buch luden zur Nachahmung ein. Seit 2005 strahlt der US-Fernsehsender Discovery Channel die Dokumentar-Fernsehserie „Deadliest Catch“ aus. Dabei begleiten Kamerteams Hochseefischer auf ihren Fangreisen vor Alaska. Die Serie, die in den USA eine große Fan-Gemeinde hat, läuft in deutscher Synchronisation seit Juni 2010 auf dem Kabelsender DMAX unter dem Titel „Fang des Lebens – Der gefährlichste Job Alaskas“. DMAX ist ein privater Fernsehsender, der nach eigenem Bekunden „vornehmlich auf männliche Zuschauer“ ausgerichtet ist.²⁰ Der deutsche Serientitel knüpft offensichtlich an Kapitän Tyne's Äußerung in Wolfgang Petersens Film an. Die Serie, die mehrmals wöchentlich ausgestrahlt wird, war 2012

15 Ebd., S. 29.

16 Ebd., S. 30.

17 Ebd., S. 55.

18 Ebd., S. 71.

19 Ebd., S. 53.

20 DMAX, Privatfernsehsender, <http://de.wikipedia.org/wiki/DMAX> (Stand: 14.02.2011).

schon bei der achten Staffel angelangt.²¹ Die Filme greifen auf das Grundthema von Petersens Hollywood-Film zurück: den Kampf der Hochseefischer mit der rauen See. Folgerichtig geriet der Tod des Kapitäns Phil Harris während der Dreharbeiten ungewollt zu einem Höhepunkt der Serie.²² Dass Harris an den Folgen eines Schlaganfalls und nicht an einem Berufsunfall gestorben war, tat dem Aufmerksamkeitseffekt keinen Abbruch. Im Internet bildeten sich zahlreiche Foren, die den Kapitän zu einem tragischen Helden stilisierten.²³

Fangreisen von Hochseefischern zum Thema eines Massenmediums zu machen, haben weder Petersen noch Discovery Channel erfunden. Bereits 1970 erschien in der Illustrierten „Stern“ ein neunseitiger Bericht über „Die harten Männer von der Mechthild“.²⁴ Der Untertitel lautete: „Die Sternreporter Klaus Imbeck und Mihaly Moldvay (Fotos) erlebten neunzehn Tage Lebensgefahr beim Fischfang im Nordatlantik“.²⁵ Anlass des Berichts war die vorangegangene Havarie des Fischereimotorschiffs TEUTONIA²⁶, die mehrere Todesopfer gefordert hatte. Der „Stern“ knüpfte an diesen Vorfall an, um die Hochseefischer an Bord des Seitentrawlers MECHTHILD²⁷ als harte Männer zu porträtieren, die ständig mit dem Tod konfrontiert seien. Ganzseitige Fotos vermitteln einen Eindruck von der gefährlichen Arbeit an Bord eines traditionellen Seitentrawlers, auf dem das Schleppnetz noch größtenteils von Hand eingeholt werden musste. Auch die Hochseefischer der MECHTHILD, die von Bremerhaven aus auf Fangreise ging, werden als verwegen und abgerissen aussehende Gestalten beschrieben, die überwiegend tätowiert seien und denen häufig die Vorderzähne fehlen würden.²⁸ In ihrer Selbstwahrnehmung seien sie für die „Leute an Land doch nur der letzte Dreck“.²⁹ Daher erscheint es nahe liegend, dass sie sich auf See „irgendwo freier“ fühlten.³⁰

21 Vgl. Fang des Lebens. Der gefährlichste Job Alaskas, <http://press.discovery.com/de/dmax/programs/fang-des-lebens-der-gefahrlichste-job-alaskas/> (Stand: 15.02.2011) und <http://press.discovery.com/de/dmax/programs/fang-des-lebens-der-gefahrlichste-job-alaskas-staf/> (Stand: 08.08.2011) und <http://www.dmax.de/video/shows/gefaehrlichster-job/> (Stand: 14.02.2011).

22 Vgl. <http://press.discovery.com/de/dmax/programs/fang-des-lebens-gedenken-phil-harris/> (Stand: 14.02.2011).

23 Vgl. Kapitän Phil Harris, <http://gcaptain.com/forum/youblog/4160-deadliest-catch-captain-phil-harris-dies.html> (Stand: 14.02.2011) und <http://press.discovery.com/de/dmax/programs/fang-des-lebens-gedenken-phil-harris/> (Stand: 14.02.2011) und <http://www.corneliamarie.com/crew/phil-harris/> (Stand: 14.02.2011).

24 Vgl. Imbeck, Klaus u. Mihaly Moldvay: Die harten Männer von der Mechthild. In: Stern, Heft 20 (10. Mai 1970), S. 22-30.

25 Ebd., S. 22.

26 Der Cuxhavener Hecktrawler NC 470 TEUTONIA war Baujahr 1965 und hatte ein Fassungsvermögen von 5350 Korb und eine Länge von 66,50 Metern. Vgl. Spiering, Dirk: Die Heckfänger der Großen Hochseefischerei 1957-1999. Beschreibung der Lebensläufe sämtlicher Schiffe. Hamburg 2000, S. 59.

27 Der Seitentrawler BX 637 MECHTHILD war Baujahr 1955 und hatte ein Fassungsvermögen von 4800 Korb und eine Länge von 60,40 Metern. Vgl. Walter, Wolfgang: Deutsche Fischdampfer. Technik, Entwicklung, Einsatz, Schiffsregister. Hamburg 1999, S. 297. Zum Seitentrawler MECHTHILD vgl. ausführlich Benschmidt, Anja u. Alfred Kube: Kurs Island. Mit Hochseefischern auf Fangreise. Bremerhaven 2005, S. 20-39.

28 Vgl. Imbeck, Männer, S. 28.

29 Ebd.

30 Vgl. ebd.

Recht detailliert wird die anstrengende Arbeit auf dem Fangplatz unter Island beschrieben, die „bis Windstärke 10“ ausgeübt würde.³¹ Die Besatzung setzte sich einerseits aus Männern mit abgebrochenen Berufsausbildungen oder Männern, die vor irgendwelchen Konflikten an Land geflohen seien, zusammen und andererseits aus Männern, die aus Fischerfamilien stammten. Sie werden als kauzige Typen vorgestellt, die fast täglich bei der Arbeit ihr Leben riskierten und den Bezug zum Land verloren hätten. Auf eine dreiwöchige Fangreise folgten zwei, maximal drei Tage Landaufenthalt. Die Frau von Kapitän Hans-Georg H. hat kurz vor dem Auslaufen noch eine Tochter geboren, die er jedoch nicht mehr zu sehen bekam, weil er an Bord musste. Fischen hat in jedem Fall Vorrang und der Verdienst bei vollen Laderäumen ist außerordentlich gut. Trotz der reißerischen Aufmachung vermittelt der Artikel im „Stern“ einen überwiegend sachlichen Bericht von der Arbeit in der Hochseefischerei, auch wenn von den Hochseefischern selbst ein zwiespältiger Eindruck entsteht.

Als ich fast 40 Jahre später mit dem gleichen Kapitän Hans-Georg H. ein Interview führte, erinnerte sich dieser lachend an die beiden „Stern“-Reporter, die lange mit der Seekrankheit zu kämpfen gehabt hätten. Besonders amüsierte ihn, dass seine Besatzung den beiden reichlich Seemannsgarn erzählt hätte und dass einige der gedruckten Geschichten gar nicht wahr seien.³² Die Seeleute bedienten anscheinend bewusst die Typisierungen von Hochseefischern und fanden Gefallen daran, diese Stereotype mit erfundenen Erlebnissen auszuschnücken. Nach Auskunft von Kapitän H. neigten sie dabei zu Dramatisierungen, beispielsweise durch den Hinweis, dass sie erst bei Windstärke zehn das Fischen einstellen würden. So seien auch die Geschichten über die Tätowierungen und einen zum Krüppel geschlagenen Bauern, der sich über Fischdampferbesatzungen lustig gemacht habe, frei erfunden gewesen. Offensichtlich war den Hochseefischern ihre Außenwahrnehmung gut bekannt, ebenso wie der Umstand, dass man sie mit bestimmten Stereotypen bedachte. Gleichzeitig zeugt es von einem nicht unerheblichen Selbstbewusstsein, dass sich die Hochseefischer dieser Typisierungen bedienten, um mit den beiden „Stern“-Reportern ihren Spaß zu treiben. Anscheinend fanden sie Gefallen daran, sich als harte Männer zu präsentieren, die nach ihren eigenen Regeln lebten und trotz lebensgefährlicher Arbeit die Freiheit auf See als höchstes Gut ansahen.

Der Topos der harten Männer, die mit der Hochseefischerei ihr Geld verdienen, ist keine Konstruktion der Massenmedien aus den letzten Jahrzehnten. Hochseefischer standen als „harte Männer“ bereits im Mittelpunkt eines Films, der 20 Jahre vor der Veröffentlichung des „Stern“-Artikels gedreht wurde. Am 1. Juli 1951 fand in Cuxhaven die Uraufführung eines 16-minütigen Schwarz-Weiß-Films mit dem Titel „Das Männerschiff“ statt.³³ Der Regisseur Walter C. Türck hatte für das

31 Vgl. ebd., S. 30.

32 Vgl. Transkript der Interviews mit Hans-Georg H. am 30.09.2009 und am 07.10.2009, S. 1-45, hier: S. 18. Eine ähnliche Situation mit einem Fernsehteam schildert Berger, Uwe: Fernsehleute an Bord oder „Du hängst ja durch wie Otti“. In: Bäßler, Dietrich Atze: Geschichten aus dem Seesack. Erinnerungen ehemaliger Rostocker Hochseefischer. O. O. 2010, S. 94-100, hier: S. 97f.

33 Vgl. <http://www.filmportal.de/df/61/Credits.html> (Stand: 03.03.2011).

Delmenhorster Kultur- und Lehrfilm-Institut des ehemaligen UFA-Geschäftsführers Klemens Lindenau einen Dokumentarfilm über die Fangreise eines deutschen Seitentrawlers produziert.³⁴ „Das Mönnerschiff“ lief in der Rubrik „Kulturfilm“ in den 1950er Jahren in den deutschen Kinos im Vorprogramm vor dem Hauptfilm.³⁵ Wie die Reporter des „Stern“-Artikels hatte sich ein Kamerateam an Bord eines Fischdampfers begeben, um über die Arbeit von Hochseefischern auf einem Fangplatz nordwestlich von Island zu berichten.³⁶ Allerdings erfahren die Zuschauer in dem Film nichts Näheres über das Schiff oder über dessen Heimathafen, ebenso wenig wie über die Besatzung oder die Reederei. Nur beiläufig fällt in einem Funkspruch der Schiffsname WESER.³⁷ Dies scheint der Intention des Films zu entsprechen, nicht ein bestimmtes Hochseefischereischiff, sondern den Typus des Fischdampfers als solchen vorzustellen. Hochseefischereischiffe sind offensichtlich „Mönnerschiffe“ schlechthin. Die Bezeichnung „Mönnerschiff“ trifft zwar auch auf andere Seeschiffe zu, in dem Film wird damit jedoch eine besondere Typisierung der Hochseefischer vermittelt, die der übergeordneten Bestimmung des Fischfanges dient.

Der textarme Film besteht aus einem Wechsel von dramatischen und ruhigen Bildern. Ein Großteil widmet sich dem Fangablauf und den damit verbundenen Tätigkeiten. Der Kapitän kommentiert dies gegenüber seinem Steuermann als „eine verdammte schwere Arbeit“. In einem aufkommenden Sturm spitzt sich die Arbeitssituation bedrohlich zu. Die Hochseefischer stehen auf dem Fangdeck zeitweise bis zum Bauch im Wasser. „Die überkommenden Brecher haben eine unvorstellbare Gewalt“, stellt der Sprecher fest, so dass einige Hochseefischer sich nicht mehr auf den Beinen halten können und an Deck vom eiskalten Wasser überflutet werden. Die Szenen bei Windstärke sechs bis sieben sind nicht gestellt, sondern dokumentieren einen realen Fangablauf. Der Kommentator bezeichnet dies als „härteste Arbeit“ und als „ein richtiges Tauziehen mit der See“.

Auf diese dramatischen Einstellungen folgt eine ruhige Filmpassage, die die Hochseefischer beim Essen und Ausbessern ihrer Kleidung zeigt. Die gestellten Bilder vom Bordleben präsentieren die Seeleute beim Singen von Liedern und beim plattdeutschen Erzählen von „Seemannsgarn“. Ein bärtiger und mit vielen Tätowierungen versehener Hochseefischer schien den Filmemachern besonders prototypisch zu sein, da er bei den Szenen vom Bordalltag die Hauptfigur darstellt. Der Schluss des Films wird von einem weiteren „Hiev up“-Ruf des Kapitäns eingeleitet, der die Männer

34 Vgl. Kulturfilme von Klemens Lindenau im „Bremer Tagebuch“. In: Web-Site der Pressestelle des Senats Freie Hansestadt Bremen, <http://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?id=17645> (Stand: 03.03.2011).

35 Vgl. Klemens Lindenau Archiv. In: Landesfilmarchiv Bremen, <http://www.netzwerk-mediatheken.de/html/partner/profile/lfa.html> (Stand: 03.03.2011).

36 Vgl. Film „Das Mönnerschiff“. Produziert v. Walter C. Türck. Hrsg. vom Kultur- und Lehrfilm-Institut Klemens Lindenau. Delmenhorst 1951, Archiv Historisches Museum Bremerhaven (im Folgenden: Archiv HMB).

37 Der Seitentrawler PG 556 WESER war Baujahr 1941 und hatte ein Fassungsvermögen von 6000 Korb und eine Länge von 57,82 Metern. Vgl. PG und BX. Ein Verzeichnis aller Hochseefischereifahrzeuge, die je in Geestemünde, in Wesermünde oder in Bremerhaven registriert wurden und somit eines der obigen Fischerei-Kennzeichen führten. Ausarbeitung von Hermann Albers, Bremerhaven-G., 1991, Archiv HMB.

aus den Kojen auf das Fangdeck zitiert, um erneut das Netz an Deck zu hieven. Der Film endet mit dem Kommentar des Sprechers, dass „ein neuer Tag beginnt. Wieder ein Tag voll harter Arbeit und Gefahren. Einer von vielen Fangtagen, von denen wir nichts wissen, wenn der Fisch vor uns auf dem Teller liegt“. Dieser letzte Satz deutet den eigentlichen Zweck des Films an, der von der Bremerhavener Fischereihafen-Betriebsgesellschaft in Auftrag gegeben worden war, um für die Hochseefischerei und den Berufsstand des Hochseefischers zu werben.³⁸

Obwohl zwischen dem „Männerschiff“ und Petersens „Sturm“-Epos 50 Jahre liegen, vermitteln beide Filme ähnliche Typisierungen. Danach handelt es sich bei Hochseefischern um harte Männer, die unter Einsatz ihres Lebens einer gefährlichen Arbeit nachgehen. Ein Hang zur Heroisierung ist offensichtlich, zumal sich in beiden Filmen die Hochseefischer dem Kampf mit den Naturgewalten stellen müssen. Entsprechend seiner Zweckbestimmung verzichtet das „Männerschiff“ darauf, auf das Landleben einzugehen und konzentriert sich ausschließlich auf den Arbeitsalltag an Bord. Dies unterstützt die Stilisierung als „Helden der See“, die mutig eine schwere Arbeit verrichten und dabei aber anscheinend das Lachen und Singen in den Arbeitspausen nicht verlernt haben. In den Massenmedien weisen die Typisierungen der Hochseefischer über mehr als ein halbes Jahrhundert eine erstaunliche Kontinuität auf. Nach dieser typisierenden Realitätskonstruktion hat sich der Arbeitsalltag nicht gewandelt, auch der Kampf mit den Naturgewalten setzt sich unverändert fort, aber trotz dieses harten und gefährvollen Arbeitslebens tragen Hochseefischer nicht den verdienten Lohn davon, da sie an Land zu den Verlierern gehören. Der Verlust der Heimat an Land treibt sie immer wieder auf die See hinaus, obwohl sie sich dort Gefahren aussetzen, denen sie mitunter nicht gewachsen sind. Die Hochseefischerei scheint daher vor allem ein Arbeitsfeld für entwurzelte Abenteurer zu sein.

1.2 Wissenschaftliche Untersuchungen

Hochseefischer lieferten bislang häufiger Stoff für populäre Massenmedien als für wissenschaftliche Untersuchungen. Zwar gibt es in Deutschland zahlreiche Veröffentlichungen zur Seeschifffahrt, die Hochseefischerei und deren Arbeitswelt spielen darin jedoch eine eher untergeordnete Rolle.³⁹ Nach amtlicher Definition werden zur Seeschifffahrt die Sparten Handelsschifffahrt, Marine, Spezialschifffahrt und Hochseefischerei gezählt.⁴⁰ Bisherige Untersuchungen zur Hochseefischerei legten fast ausschließlich ihren Schwerpunkt auf die wirtschaftlichen Implikationen

38 Vgl. <http://www.netzwerk-mediatheken.de/html/partner/profile/ifa.html> (Stand: 03.03.2011).

39 In Großbritannien gibt es hingegen Ansätze zur umfassenden Untersuchung der Hochseefischerei und deren sozialer Auswirkungen. Vgl. z. B. die Aufsatzsammlung in: Crean, Kevin u. David Symes (Hrsg.): *Fisheries management in crisis*. Oxford 1996; vgl. Credland, Arthur G.: *Fishing from the Humber. Images of England*. Brimscombe Port 2003; vgl. Hjul, Peter (Hrsg.): *The Stern Trawler*. Surrey 1972; vgl. Hirst, Alan: *Fleetwood's Fishing Industry. The Story of Deep-Sea Fishing from Fleetwood 1840-1990*. Hutton 1991; vgl. King, Paul u. Steve Pulfrey: *Grimsby Trawlers. The Final Years of the Side Trawler*. North Humberside 1991.

40 Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): *Handbuch für die deutsche Handelsschifffahrt*. Bonn 1952 ff.

dieser maritimen Sparte.⁴¹ Genau genommen unterteilt das Fischereirecht die Hochseefischerei in die Kleine Hochseefischerei und die Große Hochseefischerei. Unter der Kleinen Hochseefischerei versteht man die Küstenfischerei mit Kuttern und Loggern, während man in der Großen Hochseefischerei mit Trawlern auf wochen- bis monatelangen Fangreisen oft weit entfernt liegende Fanggründe aufsucht. In fachsprachlicher Hinsicht bezieht sich in der Seeschifffahrt der Terminus „Hochseefischerei“ überwiegend auf die Große Hochseefischerei, wovon auch in der vorliegenden Untersuchung ausschließlich die Rede ist. Auffallend ist, dass in Überblicksdarstellungen zur Seeschifffahrt häufig die Sparte der Hochseefischerei fehlt.⁴² Ohne Zweifel war und ist die Hochseefischerei von geringerer wirtschaftlicher Bedeutung als die Handelsschifffahrt. Auch hinsichtlich Flottenstärke und Beschäftigungszahlen hält die Hochseefischerei dem Vergleich mit Handelsschifffahrt und Marine nicht stand. Dennoch ist es bemerkenswert, dass selbst neuere Arbeiten zu den sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Dimensionen der Seeschifffahrt die Hochseefischerei nicht berücksichtigen.⁴³

Das weitgehende Ausklammern der Hochseefischerei aus Untersuchungen zur Seeschifffahrt kann mehrere Ursachen haben. Zum einen ist die schifffahrtsgeschichtliche Literatur traditionell weitgehend technikorientiert.⁴⁴ Hochseefischereischiffe sind reine Arbeitsschiffe und keine Traumschiffe der Seefahrt wie beispielsweise Passagierdampfer oder Kreuzfahrtschiffe mit uniformierter Besatzung. Zum anderen könnte eine weitere Ursache für die geringe Berücksichtigung der Hochseefischerei in der allgemeinen Unkenntnis über diese Sparte der Seeschifffahrt liegen. So versteht Michel Mollat du Jourdin in seiner Veröffentlichung über „Europa und das Meer“ unter der Hochseefischerei ausschließlich die Segelschiffsfischerei⁴⁵, was ein eklatantes Missverständnis darstellt. Die Küstenfischerei mit Segelschiffen fügt sich allerdings weitaus besser in seinen romantisierenden Ansatz zur Beschreibung der Schifffahrt als die Hochseefischerei, die Seeleute beschäftigt, die mit maschinen-

41 Vgl. Hauschild, Harry: Die soziale Lage der Besatzung der deutschen Hochseefischereifahrzeuge. Berlin 1913, S. 4; vgl. Schnakenbeck, Werner: Deutsche Fischerei in der Nordsee und im Nordmeer. Hamburg 1947, S. 37 ff.; vgl. Rohdenburg, Günther: Hochseefischerei an der Unterweser. Wirtschaftliche Voraussetzungen, struktureller Wandel und technische Evolution im 19. Jahrhundert und bis zum Ersten Weltkrieg. Bremen 1975, S. 11 f.; vgl. Hilck, Erwin: „Hiev Op“ und „Reise Reise“. Cuxhaven und seine Hochseefischerei. Cuxhaven 1957, S. 8; vgl. Bundesforschungsanstalt für Fischerei Hamburg (Hrsg.): Die Seefischerei als Nahrungszweig. Frankfurt/M. 1960, S. 14; Abraham, Ernst August: Die Organisation der deutschen Hochseefischerei in der Nordsee. Diss. phil. Leipzig 1930, S. 7; vgl. Baartz, Roland: Entwicklung und Strukturwandel der deutschen Hochseefischerei unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Siedlung, Wirtschaft und Verkehr Cuxhavens. Stuttgart 1991, S. 62.

42 Vgl. z.B. Hansen, Hans Jürgen: Schiffe, Häfen, Meere und Matrosen. Eine Geschichte der Schifffahrt und des Seeverkehrs. Oldenburg 1975; vgl. auch neuerdings Kiekel, Stefan: Die deutsche Handelsschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933-1940/41. Bremen 2010. Im Kapitel 2 über die „Gleichschaltung“ der Seeschifffahrt wird die Hochseefischerei ausgeblendet. Vgl. ebd., S. 18 ff.

43 Vgl. Gerstenberger, Heide u. Ulrich Welke: Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung. Münster 2004; vgl. dies.: Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung. Münster 1996.

44 Vgl. z.B. die Zeitschrift Deutsches Schifffahrtsarchiv (1) 1975 ff., die erst in jüngster Zeit auch eine sozialgeschichtliche Ausrichtung erhalten hat. Dennoch findet man in den Jahrgängen nur wenige Aufsätze zur Hochseefischerei.

45 Vgl. Mollat du Jourdin, Michel: Europa und das Meer. München 1991, S. 189 f.

oder motorengetriebenen Spezialschiffen industriellen Fischfang im Gruppenakkord betreiben.

Für die deutsche maritime Volkskunde gilt auch heute noch weitgehend Johanna Rolshovens Urteil von 1993, dass bei der Erforschung der Küstenkulturen eine „fehlende „meerische“ Ausrichtung der Volkskunde als Forschungslücke (zu) beklagen“ ist.⁴⁶ Hingegen setzt sich die kulturanthropologische Forschung anderer nordeuropäischer Küstenländer seit einigen Jahren intensiv mit der soziokulturellen Dimension des Meeres und der Fischerei auseinander.⁴⁷ Dabei spielt die Veränderung der sozialen Identität der Fischer als homogene gesellschaftliche Gruppe unter dem Einfluss der Industrialisierung und der Überfischung bei den Untersuchungen eine besondere Rolle.⁴⁸ Allerdings steht bei diesen Arbeiten die Küstenfischerei im Mittelpunkt der Betrachtung, die auf Grund ihrer Organisation und Identität mit der Hochseefischerei nur wenige Berührungspunkte und kaum Gemeinsamkeiten hat. Neuere Arbeiten beschäftigen sich mit einer Nomenklatur der maritimen Kultur und bezeichnen den Habitus der maritimen Welt, ihre Urbilder, ihre kulturelle Landschaft sowie ihre kognitive und rituelle Landschaft, die auf dem Gegensatz zwischen See und Festland basiert, als ihre wichtigsten Merkmale.⁴⁹

In der kulturanthropologischen Forschung der USA und Skandinaviens stellt die Fischerei ein zentrales Untersuchungsfeld dar. Übereinstimmung herrscht in der These, dass „Fishing was an important category (...) in many of the early evolutionary schemes“.⁵⁰ Unterschiedlich wird jedoch die Frage beantwortet, inwieweit insbesondere die Seefischerei im internationalen Maßstab auch interkulturelle Bezüge aufweist. Während einige Autoren betonen, „that there are substantial differences between fisheries“⁵¹, legten Kulturanthropologen wie Bronislaw Malinowski bereits in den 1920er Jahren wegweisende Studien zu den historischen und sozialen Systemen der Fischerei vor⁵², die allgemeingültige Ansätze für die Seefischerei einschließen. Dies trifft auch auf Untersuchungen zu den soziokulturellen Handlungen

46 Rolshoven, Johanna: Der Blick aufs Meer. Facetten und Spiegelungen volkskundlicher Affekte. In: Zeitschrift für Volkskunde 89 (1993), S. 191-212, hier: S. 201; vgl. ähnlich Gerndt, Helge: Kultur als Forschungsfeld. Über volkskundliches Denken und Arbeiten. München 2. erw. Aufl. 1986, S. 57.

47 Vgl. Vestergaard, Torben A.: Migration and the Occupational Identity of Danish Fishermen: An Anthropological Perspective. In: Lewis R. Fischer u. a. (Hrsg.): The North Sea. Twelve Essays on Social History of Maritime Labour. Stavanger 1992, S. 161-175; vgl. ders.: Socio-Cultural Dimensions of the Crisis in Danish Fisheries. In: Sámal Tróndur Finsson Johansen (Hrsg.): Nordiske fiskersamfund i fremtiden. Vol 1: Fiskeri og fiskersamfund. København 1995, S. 85-107; vgl. ders.: Are artisanal fisheries backward? Artisanal fisheries in modern society, the example of Denmark. In: J. R. Durand u. a. (Hrsg.): La recherche face à la pêche artisanale. Research and small-scale fisheries, Tome II. Paris 1991, S. 781-788.

48 Vgl. Vestergaard, Torben A.: The Fishermen and the Nation. The Identity of an Danish Occupational Group. In: MAST. Maritime Anthropological Studies 3 (1990), S. 14-34.

49 Vgl. Westerdaahl, Christer: Fish and Ships. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 30 (2007), S. 191-236.

50 Pálsson, Gisli: The Art of Fishing. In: MAST. Maritime Anthropological Studies 2 (1989), S. 1-20, hier: S. 1.

51 Acheson, James M.: Anthropology of Fishing. In: Annual Review of Anthropology 10 (1981), S. 275-316, hier: S. 299.

52 Vgl. Malinowski, Bronislaw: Argonauts of the Western Pacific. New York 1922.

von Fischern zu.⁵³ Allerdings unterscheiden sich die von den Kulturanthropologen untersuchten Seefischer in Neu-England und Texas in ihrer Tätigkeit wesentlich von den deutschen Hochseefischern.⁵⁴ Erst neuerdings gibt es Ansätze, die die bisherigen Hypothesen zu den kosmologischen Dimensionen der Fischerei in der Anwendung auf „modern fishing societies“ auf den Prüfstand stellen.⁵⁵ Ähnliche Untersuchungen sind in der europäischen Forschung nur vereinzelt anzutreffen und beziehen die Hochseefischerei nicht mit ein.⁵⁶

Im Vergleich zu diesen Forschungsansätzen bestehen in der maritimen Volkskunde in Deutschland über die Seeschifffahrt im Allgemeinen und über die Hochseefischerei im Besonderen erhebliche Forschungsdefizite. So gehen ältere Untersuchungen irrtümlich davon aus, dass „das Leben auf See ziemlich einheitlich strukturiert“ sei.⁵⁷ Selbst kritischen Auseinandersetzungen mit Darstellungen von maritimen Lebenswelten entgeht die Unterscheidung zwischen Küsten- und Hochseefischerei.⁵⁸ Reinhard Goltz äußert die Vermutung, dass es sich bei „Arbeiten an Bord“ noch immer um „Geheimnisse“ handle, die „nun einmal außerhalb der üblichen Wahrnehmungsbereiche“ lägen.⁵⁹ Der volkskundlichen Forschung in der DDR kommt das Verdienst zu, bereits in den 1980er Jahren zumindest ansatzweise den Mensch in den Mittelpunkt von maritimen Untersuchungen gestellt zu haben.⁶⁰ Dieser Untersuchungsblickwinkel ist selbst in der neueren maritimen Forschung nur vereinzelt anzutreffen.⁶¹ Nach wie vor wird neben der Geräteforschung und Schiffskunde ein Schwerpunkt auf die Untersuchung maritimer Identitäten auf der Basis literarischer Zeugnisse gelegt.⁶²

53 Vgl. Malinowski, Bronislaw: *Magic, Science and Religion and Other Essays*. Boston 1948.

54 Vgl. Acheson, *Anthropology*, S. 275-316; vgl. Poggie Jr., John J. u. Richard B. Pollnac: *Danger and Rituals of Avoidance Among New England Fishermen*. In: *MAST. Maritime Anthropological Studies 1* (1988), S. 66-78.

55 Vgl. Palmer, Craig T.: *The Ritual Taboos of Fisherman. An Alternative Explanation*. In: *MAST. Maritime Anthropological Studies 2* (1989), S. 59-68, hier: S. 64; vgl. Smith, M. Estellie: *Fisheries Risk in the Modern Context*. In: *MAST. Maritime Anthropological Studies 1* (1988), S. 29-48.

56 Vgl. Platenkamp, Josephus: *Out of mind, out of sight. Suppression and taboo in the „Leach Theory“*. In: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde 135* (1979), S. 172-180; vgl. ders.: *The cod and the corn don't mix*. In: P. E. de Josselin de Jong u. Erik Schwimmer (Hrsg.): *Symbolic Anthropology in the Netherlands*. The Hague 1982, S. 143-155.

57 Vgl. Gerndt, *Kultur*, S. 98.

58 Vgl. Goltz, Reinhard: *Von „Seefahrt ist not?“ bis „Sünn in de Seils“*. Zur Literarisierung maritimer Lebenswelten. In: *Maritime Volkskultur. Beiträge der Herbsttagung 1997 der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein e. V. Großbarkan 1999*, S. 90-125, hier: S. 114 f.

59 Ebd., S. 102.

60 Vgl. Rudolph, Wolfgang: *Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur*. In: *Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 24* (1981), S. 168-182; vgl. Steusloff, Wolfgang: *Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen 1950 bis 1990*. Hamburg 1995.

61 Vgl. Feldkamp, Ursula: *Leben an Bord eines Kap-Hoorn-Fahrers*. In: dies. (Hrsg.): *Rund Kap Hoorn. Mit Frachtseglern zur Westküste Amerikas*. Bremen 2003, S. 106-124.

62 Vgl. Goltz, *Seefahrt*, S. 90-128. Als beispielhaft für diese Forschungstradition vgl. Gondesens, Andreas: *Die letzten Flying P-Liner. Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926*. Wiefelstede 2010.

Mit einem der Performanzforschung entlehnten Begriffsinstrumentarium untersuchte Timo Heimerdinger Kulturmuster und die Inszenierung von Seeleuten auf der Grundlage von medialen Quellen und 19 Interviews mit Seeleuten.⁶³ Obwohl der Autor einen generalisierenden Anspruch hinsichtlich des Forschungsfeldes der Seeschifffahrt vertritt⁶⁴, befinden sich unter seinen Gewährspersonen keine Hochseefischer, sondern ausschließlich Seeleute der Handelsschifffahrt und der Marine. Bei diesen Seeleuten spielen Hochseefischer eine Außenseiterrolle. Eine von Heimerdingers Gewährspersonen etikettiert Hochseefischer mit einer negativen Typisierung: „Das waren für uns Zuchthäusler, so groß war der Unterschied, obwohl es ja Seeleute waren, das waren für uns fast Menschen zweiter Klasse, für uns als Handelsschiffsleute“.⁶⁵ Allerdings geht Heimerdinger diesem Stereotyp nicht weiter nach, sondern ordnet es den „Mechanismen der Abgrenzung“ zu.⁶⁶ Hochseefischer werden von Heimerdinger nicht in die Untersuchung der Seeleute einbezogen. Auch ältere Veröffentlichungen zu Seeleuten klammern die Hochseefischer aus.⁶⁷ Seit Jahrzehnten beschäftigt sich die maritime Volkskunde stattdessen vorwiegend mit der Binnen- und Küstenfischerei.⁶⁸ Der geografische Schwerpunkt lag in der Nachkriegszeit sowohl bei der ost- als auch bei der westdeutschen Forschung auf der Ostseeküste.⁶⁹ Daran hat sich bis in die Gegenwart wenig geändert.⁷⁰ Die Ausgrenzung der Hochseefischer aus den älteren Forschungskonzepten beruht auch auf der mangelhaften Kenntnisaufnahme der Differenzierung der Berufswelt der Fischer.

Der Historiker Hans Jürgen Teuteberg hat in einem neueren Beitrag zur Nahrungsforschung Arbeitsweise und Aufgaben der Hochseefischerei grundlegend beschrieben.⁷¹ Teuteberg zeigt einleitend Entstehung und Entwicklung der Dampfhochseefischerei auf und ordnet den Aufstieg der Hochseefischerei in den großen Industrialisierungsprozess der Jahre zwischen 1885 bis 1930 ein. Der Autor stützt sich in seinem Beitrag auf die zahlreichen, älteren Untersuchungen zur Hochseefischerei und zum Fischhandel und kommt zu dem Ergebnis, dass der Fischfang „ein weites, schwer zu überblickendes Feld“ sei.⁷² Ein Grund für diese Einschätzung ist nicht der Mangel, sondern die außerordentliche Fülle von fischereiwissenschaftlichen Veröffentlichungen zur Hochseefischerei, deren systematische Auswertung erst in Ansätzen erfolgt ist. Seit Ende des 19. Jahrhunderts

63 Vgl. Heimerdinger, Timo: *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003)*. Köln 2005.

64 Vgl. ebd., S. 43.

65 Ebd., S. 315.

66 Ebd.

67 Vgl. Henningsen, Henning: *Der Seemann und die Frau*. Herford 1987.

68 Vgl. die grundlegende Arbeit von Mitzka, Walther: *Deutsche Fischervolkskunde*. Neumünster 1940.

69 Vgl. Pietsch, Richard: *Fischerleben auf der Kurischen Nehrung*. Berlin 1983; vgl. Woede, Hans: *Fischer und Fischerei in Ostpreußen*. Leer 1985; vgl. Tolksdorf, Ulrich: *Auswahl-Bibliographie zur Fischervolkskunde und maritimen Alltagskultur Ost- und Westpreußens*. In: *Jahrbuch für ostdeutsche Volkskunde* 31 (1988), S. 376-393.

70 Vgl. Rudolph, Wolfgang: *Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000)* – Teil 1. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 29 (2006), S. 247-266.

71 Vgl. Teuteberg, Hans Jürgen: *Hochseefischerei, Fischhandel und Fischkonservierung in der deutschen Hochindustrialisierung, 1885-1930*. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 95 (2008), S. 135-156.

72 Ebd., S. 155.

setzen sich Autoren mit der Schiffs- und Fangtechnik auseinander.⁷³ Selbst in populären Zeitschriften wie der „Gartenlaube“ wurde bereits im 19. Jahrhundert über die Hochseefischerei berichtet.⁷⁴ Ausführlich beschäftigte man sich mit deren Organisation und Intensivierung⁷⁵ sowie mit der logistischen Verbesserung der Fischereihäfen und den sonstigen Einrichtungen zur Hochseefischerei.⁷⁶ Insbesondere die nationalsozialistische Regierung förderte aus Gründen der Autarkiepolitik die Erforschung der technischen Bedingungen der Hochseefischerei⁷⁷ und setzte sich gleichzeitig für deren Popularisierung in der Bevölkerung ein.⁷⁸ In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg standen zunächst Fragen zur wirtschaftlichen Struktur und zu den organisatorischen Problemen der Hochseefischerei im Mittelpunkt fachwissenschaftlicher Untersuchungen.⁷⁹ Daneben gewannen auch ökologische und meeresbiologische Themen, wie der Zusammenhang zwischen Schiffbau und Überfischung, an Bedeutung.⁸⁰

Erst mit dem sich abzeichnenden Niedergang der deutschen Hochseefischerei gegen Ende des 20. Jahrhunderts begann sich die historische Forschung mit Teilaspekten der Geschichte der Hochseefischerei zu beschäftigen. Bei den ersten regionalhistorischen Forschungen verschwammen noch die Grenzen zwischen

73 Vgl. Lindemann, Otto C. J.: Hebung unserer Hochseefischerei. Teil 1. In: Hansa. Zeitschrift für Seewesen 22 (1885), Nr. 2, S. 11; vgl. ders.: Zur Hebung unserer Hochseefischerei. Teil 2. In: Hansa. Zeitschrift für Seewesen 22 (1885), Nr. 3, S. 19-22; vgl. Braun, Walter: Die deutsche Dampffischerei in der Nordsee und bei Island. In: Prometheus 13 (1902), Nr. 649, S. 391-394.

74 Vgl. Hoek, Paul: Die deutsche Hochseefischerei. In: Gartenlaube 6 (1897), S. 92-94.

75 Vgl. Duge, Friedrich: Die Dampfhochseefischerei in Geestemünde. Geestemünde 1898; vgl. Grotewold, Christian: Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee. Stuttgart 1908; vgl. Abraham, Organisation.

76 Vgl. Duge, Friedrich: Wohlfahrtseinrichtungen in der Seefischerei. Berlin 1914; vgl. Agatz, Arnold: Die technische und wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Hochseefischereihäfen. Hannover 1919.

77 Vgl. z.B. Dierks, August: Wesermündes Hochseefischerei und ihre Bedeutung im Vierjahresplan. In: Deutschland. Zeitschrift für Industrie, Handel und Schifffahrt 6 (1938), S. 57-59; vgl. Höver, Otto: Deutsche Hochseefischerei. Oldenburg 1936; vgl. Reuter, Wilhelm u. Werner Schnakenbeck (Hrsg.): Praxis der Hochseefischerei. Hamburg 1939.

78 Vgl. Böer, Friedrich: Das Schiffbuch. Von Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt, von Häfen, Werften, Reedereien, von Schuppen und Speichern und den Gütern darin, vom Meer, von Schiffen aller Art und der Schiffsführung, von Hochseefischerei und Walfang. Berlin 1937; vgl. Gagel, Georg: Im Hexenkessel der Barentssee. In: Deutschland. Zeitschrift für Industrie, Handel und Schifffahrt 6 (1938), S. 72-89; vgl. Hilke, Erwin: Zwei Städte erobern für Deutschland das Meer. Cuxhaven 1937; vgl. Keune, Hans A. (Hrsg.): Männer am Netz, Bd. I: Mit Dampfer und Kutter auf Frischfisch und Krabbe. Berlin 1939.

79 Vgl. Birkhoff, Conrad: Seefischerei in Gegenwart und Zukunft. Probleme, Methoden und Fahrzeuge der Weltfischerei, mit fischereitechn. Lexikon. Bremerhaven 1957; vgl. Blanke, Wilhelm: Seefischerei und Fischereipolitik im Nordatlantischen Raum. Hamburg-Blankenese 1959; vgl. Dierks, August (Hrsg.): Hat die Seefischerei eine Zukunft?. Bremerhaven 1966; vgl. Fenske, W.: Zur Finanzierung der Hochseefischerei. In: Allgemeine Fischwirtschaftszeitung 13 (1961), S. 35-39; vgl. Kleen, Hellmuth: Entwicklung und Probleme der Fischereihäfen von Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und Kiel seit 1945. Volkswirtschaftliche Diplomarbeit, Universität Hamburg 1953.

80 Vgl. Meyer, Paul Friedrich: Raubbau im Meer? Ein Beitrag zur Ueberfischungsfrage unserer Meere. Hamburg 1947; vgl. Schleufe, Fritz: Der Fischdampfer-Bau. Berlin u. Bielefeld 1948; vgl. Schnakenbeck, Werner: Die deutsche Seefischerei in Nordsee und Nordmeer. Hamburg 1953.

Küsten- und Hochseefischerei⁸¹, bevor sich in den 1980er Jahren eine klare Differenzierung in die unterschiedlichen Sparten der Meeresfischerei durchsetzte. Diese Kategorisierung war die Voraussetzung für die Beschreibung und Analyse der spezifischen Rahmenbedingungen der Hochseefischerei, in die nun auch einzelne Hochseefischereihäfen⁸² und Hochseefischereireedereien⁸³ einbezogen wurden. Einen grundlegenden Überblick über die Nationalisierung des Nord-Atlantiks und deren Auswirkungen auf die Hochseefischerei legte erstmals Ingo Heidbrink vor. Die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei wird dabei unter dem Blickwinkel der globalisierten Welt untersucht. Der Autor kommt zu dem Ergebnis, dass die Überfischung der Weltmeere deutlich gezeigt habe, „daß die unregelmäßige internationale Hochseefischerei im Interesse der nachhaltigen Erhaltung der Ressourcen der Meere keine Zukunft haben konnte“.⁸⁴ Auf Grund der wirtschaftshistorischen Zielsetzung der Arbeit beschäftigt sich Heidbrink allerdings nicht mit den Auswirkungen der Globalisierung auf den Berufsstand der Hochseefischer.

Ähnliches gilt auch für Untersuchungen, die die Entwicklung der Hochseefischereischiffe dokumentieren.⁸⁵ So lässt sich auf ausführliche Schiffsregister sowohl zu den deutschen Seitentrawlern⁸⁶ als auch zu den Hecktrawlern⁸⁷ zurückgreifen, die einen Überblick über die technische Entwicklung der Schiffe geben, ohne dabei jedoch auf die Besatzungen einzugehen. Neuerdings untersuchen einige Autoren die ostdeutsche Fischwirtschaft seit 1945.⁸⁸ Hierbei stehen vor allem die Arbeit der Fischkombinate und die Organisation des Flotteneinsatzes im Mittelpunkt. Daher bedürfen die spezifischen sozialen Bedingungen der Hochseefischerei der DDR ebenfalls noch einer intensiven Untersuchung. Immerhin liegen bereits erste Überblicke über die Ausbildungsgänge von ostdeutschen Hochseefischern und Schiffsoffizieren vor, die sich deutlich von den westdeutschen Verhältnissen unterscheiden.⁸⁹ Einen grundlegenden, vergleichenden Überblick zur Ausbildung der Hochseefischer in West- und Ostdeutschland leistete Heidbrink.⁹⁰

81 Vgl. Goltz, Reinhard: Die Sprache der Finkenwerder Fischer. Die Finkenwerder Hochseefischer. Studien zur Entwicklung eines Fachwortschatzes. Herford 1984. Bei Goltz geht es nicht um Hochseefischer, sondern um Küstenfischer.

82 Vgl. Baartz, Entwicklung.

83 Vgl. Brandes, Wilfried (Hrsg.): „Nordsee“. Geschichten über die größte deutsche Fischdampfer-Reederei. Bremen 1998; vgl. Beckmann, Werner: Die Reedereien der Hochsee- und Heringsfischerei in Bremerhaven. Bremerhaven 2003.

84 Heidbrink, Ingo: „Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!“ Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. Hamburg 2004, S. 196.

85 Vgl. Benschmidt, Anja u. Alfred Kube: Der letzte deutsche Seitentrawler. Hochseefischereigeschichte auf dem Museumsschiff GERA. Bremerhaven 1995; vgl. Benschmidt, Anja: Deutsche Fischdampfer für Island. In: Kirche-Kaufmann-Kabeljau. 1000 Jahre Bremer Islandfahrt, hrsg. v. d. Deutsch-Isländischen Gesellschaft Bremerhaven/Bremen. Bremen 2000, S. 75-87.

86 Vgl. Walter, Fischdampfer.

87 Vgl. Spiering, Heckfänger.

88 Vgl. Jansen, Bruno (Hrsg.): Zur Entwicklung der ostdeutschen Fischwirtschaft nach 1945 bis in die Gegenwart. Rostock 2006.

89 Vgl. Linhard, Wolf: Die Berufsausbildung in der Hochseefischerei der DDR. In: Jansen, Entwicklung, S. 85-96; vgl. Trost, Gerhard: Die Ausbildung von nautischen Schiffsoffizieren für die Hochseefischerei der DDR. In: Jansen, Entwicklung, S. 98-107.

90 Vgl. Heidbrink, Ingo: Berufsentwicklung in der deutschen Hochseefischerei. Teil 1: Deckspersonal. In: Deutsches Schiffsarchiv 20 (1997), S. 373-392; vgl. ders.: Berufsentwicklung

Eine Ausnahmestellung unter den fachwissenschaftlichen Veröffentlichungen zur Hochseefischerei nimmt die Arbeit von Jens-Peter Harbrecht ein. Um die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer auf Hecktrawlern zu untersuchen, begleitete der Autor einige Fangreisen und entwickelte arbeitswissenschaftliche Parameter zur Analyse der Arbeitssituation.⁹¹ Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf Hecktrawlern als physisch und mental extrem belastend sowie als sehr unfallträchtig einzustufen sind. Ähnliche Ergebnisse erbrachte bereits eine ältere Untersuchung zu Unfällen und Erkrankungen auf Seitentrawlern.⁹² Polnische Arbeitsmediziner haben für die Jahre 1985 bis 1994 Unfallhergänge an Bord von Hochseefischereifahrzeugen analysiert. Von den 39 Todesfällen waren überwiegend Mitglieder der Decks Mannschaft betroffen. Dabei spielten schlechte Wetterverhältnisse eine zentrale Rolle. Ein Ergebnis der Studie war, dass ein Hochseefischereifahrzeug „remains one of the most dangerous workplace despite the modernisation of the fleet“.⁹³ Vergleichbare Studien zur deutschen Hochseefischerei gibt es bezeichnenderweise nicht. Visuelle Einblicke in die Arbeitswelt der Hochseefischer auf Seiten- und Hecktrawlern geben zwei anschauliche Bildbände des Historischen Museums Bremerhaven, die hauptsächlich aus historischen Fotografien bestehen.⁹⁴ Der Forschungsüberblick verdeutlicht, dass eine Arbeit zur Lebenswelt der Hochseefischer sich mit einer Fülle von fachkundlichen Veröffentlichungen zur Geschichte und Technik der Hochseefischerei konfrontiert sieht, sich jedoch auf keine wissenschaftlichen Untersuchungen zum Berufsstand der Hochseefischer stützen kann.⁹⁵

1.3 Erinnerungen und Reportagen

Auch wenn sich die wissenschaftliche Forschung bislang wenig mit den Hochseefischern beschäftigt hat, so war deren Arbeitswelt doch seit Jahrzehnten Gegenstand einer ganzen Reihe von Erinnerungen von Hochseefischern sowie von Reportagen und Erzählungen über Fangreisen oder Episoden aus dem Arbeitsalltag. Insgesamt sind in den letzten 100 Jahren über 60 monografische Erinnerungen, Reiseberichte und Erzählungen zur deutschen Hochseefischerei erschienen. Der Informationswert dieser Druckerzeugnisse ist allerdings sehr unterschiedlich. Bei vielen sind die Grenzen zwischen Seemannsgarn und Alltagsbericht fließend, so dass es oft

in der deutschen Hochseefischerei. Teil 2: Hochseefischwerker. In: Deutsches Schiffsarchiv 21 (1998), S. 183-194.

91 Vgl. Harbrecht, Jens-Peter: Arbeits- und Lebensbedingungen in der deutschen Hochseefischerei. Bremerhaven 1987.

92 Vgl. Steinberg, Werner: Umfang und Bedeutung der Unfälle und Erkrankungen in der Hochsee- und Küstenfischerei. Diss. med. Hamburg 1948.

93 Jaremin, Bogdan u. a.: Death at sea. Certain factors responsible for occupational hazard in Polish seamen and deep-sea fishermen. In: International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health 10 (1997), S. 405-416, hier: S. 415.

94 Vgl. Benseidit, Anja u. Alfred Kube: Hochseefischerei. Bilder einer vergangenen Arbeitswelt. Bremerhaven 1996; vgl. Benseidit u. Kube, Kurs Island.

95 In der skandinavischen Forschung liegen hierzu bereits methodische Ansätze vor. Zu den sozialen Auswirkungen der Veränderungen der Hochseefischerei auf die dänischen Fischer vgl. z. B. Vestergaard, Torben A.: Social Adaptations to Fluctuating Resource. In: Crean, Fisheries management, S. 87-91.

schwierig ist, den Wahrheitsgehalt zu bestimmen. Der überwiegende Teil der Veröffentlichungen ist nach dem Niedergang der deutschen Hochseefischerei in den 1990er Jahren erschienen.

In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wurden nur wenige biografische Berichte zur Hochseefischerei publiziert. Der älteste stammt aus dem Jahr 1905 und beschäftigt sich mit auf See umgekommenen Hochseefischern.⁹⁶ Seit Ende der 1920er Jahre dienten die Veröffentlichungen von Erlebnissen aus der Hochseefischerei vor allem dazu, für den Beruf des Hochseefischers zu werben und seine volkswirtschaftliche Bedeutung herauszustellen. Beispiele hierfür sind Titel wie „Fischfang ist not“⁹⁷ oder „Segen des Meeres“⁹⁸. Erstmals erschienen in den 1930er Jahren auch Erlebnisberichte von Fangreisen⁹⁹, bei denen der Fangablauf im Mittelpunkt steht, der mit pathetischen und teilweise aus der NS-Ideologie entlehnten Formulierungen beschrieben wird. Es geht dabei um die Härte der Arbeit auf See sowie um die Typisierung von „heldenhaft“ arbeitenden Hochseefischern, die zum Wohl der Nation für die Ernährung der Bevölkerung kämpfen. In den 1950er Jahren wurde die Hochseefischerei von der Belletristik als Sujet entdeckt.¹⁰⁰ Die Hochseefischerei fand nun auch Eingang in Erzählungen über das ganze Spektrum der Seefahrt¹⁰¹, so dass sie ab diesem Zeitpunkt als eigenständige Sparte der Seefahrt in der maritimen Literatur anerkannt wurde. Dies rührte offensichtlich daher, dass in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg Handelsschiffahrt und Marine in Deutschland stark reglementiert waren¹⁰² und die Hochseefischerei in der frühen Nachkriegszeit einen Beitrag zur Überwindung der Nahrungsmittelknappheit leistete.

Der Tenor der Erinnerungsliteratur ist in der Nachkriegszeit weniger pathetisch, sondern um eine sachliche Darstellung bemüht.¹⁰³ Autoren wie Fritz Brustat-Naval fuhren als Gast auf Fangreisen deutscher Hochseefischer nach Island mit und fass-

96 Vgl. Veh, Heinrich (Hrsg.): Vom Tode auferstanden. Dem Andenken der toten Kameraden auf Island gewidmet von ihrem Kapitän Georg Büschen. Bremerhaven 1905.

97 Vgl. Mohr, Adrian: Fischfang ist not! Leiden und Freuden der deutschen Hochseefischerei. Leipzig 1926.

98 Vgl. Janssen, Albrecht: Segen des Meeres. Ein Buch von Deutschlands Hochseefischerei. Berlin 1939.

99 Vgl. Engel, Siegfried H.: Mit Fischereischutzboot „Zieten“ nach den Fischgründen der Nordsee und Islands. Berlin 1930; vgl. Lechner, Korbinian: Ein Schiff fällt in die Nacht. Fischdampfer „Island“ fährt auf Heringe. Potsdam 1937; vgl. Frank, Wolfgang: Fischdampfer auf hoher See. Berlin 1936.

100 Vgl. Reinhold, Herbert: Fangfahrt ins Eismeer. Die Reise des Malers Jochen Servay mit deutschen Hochseefischern nach den Fanggründen des nördlichen Eismeer und seine Erlebnisse in der Stadt der Seefische. Reutlingen 1950; vgl. Yvon, Père (Greifeneder, Hubert): Die Löwen des Meeres. Ein Mönch bei den Hochseefischern. Wien u. München 1957.

101 Vgl. Senst, Otto: Münchenhausen auf See und andere Vertellekens von Sportseglern und Fischerleuten. Blankenese 1950.

102 Vgl. Schnoor, Hans-Detlef: Besonderheit der Wettbewerbslage der deutschen Seeschiffahrt. In: Jahrbuch des Schiffahrtswesens 3 (1964), S. 12-19, hier: S. 18; vgl. Dinklage, Ludwig: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. In: Köhlers Flotten-Kalender 43 (1955), S. 7-15, hier: S. 8-11.

103 Vgl. Brustat-Naval, Fritz: Fischer vor Island. Harte Männer im Nordatlantik. Herford 1953 (2. Aufl. 1971); vgl. Gartz, Udo: Sommerferien im Eismeer. In: Köhlers Flotten-Kalender 46 (1958), S. 68-78; vgl. Meyer, Arno: Fischereiforschungsfahrt nach Südgrönland. In: ebd., 44 (1956), S. 51-61.

ten ihre Erfahrungen, die sie an Bord gesammelt hatten, in Reportagen zusammen. Brustat-Naval veröffentlichte eine Art Tagebuch, in dem er seine Erlebnisse beschreibt. Im Mittelpunkt stehen die Hochseefischer und ihre gefährliche Arbeit.¹⁰⁴ Seine Reportage erzielte mehrere Auflagen und trug dazu bei, die Hochseefischerei in den 1950er Jahren in der Öffentlichkeit als Sparte der Seeschifffahrt zu etablieren und das journalistische Interesse für sie zu wecken. Eine ganze Reihe von Fotografen entdeckte nun die Hochseefischerei als Motiv und begleitete Trawler auf ihren Fangreisen.¹⁰⁵ Die Aufnahmen vermittelten die Hochseefischerei als abenteuerliche und dramatische Arbeitswelt. In Zusammenarbeit mit Profi-Fotografen entstanden Reportagen, die sich um ein authentisches Bild der Hochseefischerei bemühten. Dabei wurden die Hochseefischer als objektive Erzähler charakterisiert, die kein Seemannsgarn spannen.¹⁰⁶

Die journalistische und fotografische Begeisterung für die Hochseefischerei ebte in den darauf folgenden Jahrzehnten vor dem Hintergrund der beginnenden internationalen Fischereikonflikte wieder ab. In den 1960er und 1970er Jahren wurden nur wenige Bücher publiziert, die Erinnerungen an Fangreisen thematisierten.¹⁰⁷ 1973 erschien die erste Reportage über die Hochseefischerei der DDR.¹⁰⁸ Darüber hinaus brachte das Fischkombinat Rostock 1975 eine Publikation heraus, in der seine programmatischen Ziele sowie Werbepublizistik publiziert wurden.¹⁰⁹ Dies war der Auftakt zu einer ganzen Reihe von Veröffentlichungen zur ostdeutschen Hochseefischerei. Die Werbemaßnahmen des Fischkombinats Rostock für den Beruf des Hochseefischers wurden von einer literarischen Beschäftigung mit diesem Thema begleitet. Der Niedergang der Hochseefischerei seit Ende der 1980er Jahre leitete deren Historisierung ein und führte zu ersten systematischen Sammlungen von autobiografischen Berichten.¹¹⁰ In den 1990er Jahren entstand eine

104 Vgl. zum Beispiel Brustat-Naval, Fischer, S. 26, 31.

105 Vgl. beispielsweise die Aufnahmen des Fotografen Gerhard Binanzer, der in den 1950er und 1960er Jahren mehrere Fangreisen auf deutschen Hochseefischereifahrzeugen begleitete. In: Benschmidt u. Kube, Kurs Island; vgl. auch die Aufnahmen zahlreicher Fotografen in: Dierks, August: Männer, Trawler, Meere. Bremen 1961.

106 Vgl. Haselbusch, Günther: Riesenhai und rote Barsche. Mit Hochseefischern zur Grönlandküste. Lengerich 1964.

107 Vgl. Sagert, Gerhard: Fischdampfer HANNOVER. Kurs Grönland. Eine Erzählung aus dem Leben der Hochseefischer mit Originalaufnahmen einer Grönlandfangreise. Hannover-Linden 1961; vgl. ders.: Harte Männer am großen Fisch. Deutsche Thunjäger auf der Nordsee. Hannover-Linden 1964; vgl. Fink, Ortwin: Auf dem Kurs der Raben. Mein arktisches Bordbuch. Hamburg 1965; vgl. Lachmund, Dietrich: Schwarzer Korb am Mast. Auf Hochseefang in nordischen Gewässern. Würzburg 1969; vgl. Mühlner, Christian: BX 660 unter Island. Hochseefischerei im Nordatlantik. Frankfurt/M. 1970; vgl. Sartorius, Peter: Blinde Kuh unterm Nordkap. Bremerhaven 1977; vgl. Busse, Hellmut: Mit ANTON DORN auf Forschungsreise. In: Köhlers Flotten-Kalender (1979), S. 31-33; vgl. Brustat-Naval, Fritz: Netzhieven. In: ebd., (1975), S. 34-36; vgl. Jakobeit, Rudolf: Auf Fangreise nach Grönland. Eine Reportage aus der Hochseefischerei. In: ebd., S. 11-24; vgl. Mümken, Gorch: Auf Fangfahrt im Nordmeer. In: ebd., 54 (1966), S. 183-186.

108 Vgl. Claudius, Eduard: Mit Netz und Winsch auf hoher See. Reportage. Halle (Saale) 1973.

109 Vgl. VEB Fischkombinat Rostock (Hrsg.): Die Entwicklung zum sozialistischen Großbetrieb. Betriebsgeschichte des VEB Fischkombinat Rostock. Rostock 1975.

110 Vgl. Schmidt, Gerth u. Siegfried Stöltzing (Hrsg.): Fischzüge. Berichte aus der Hochseefischerei. Bremerhaven 1988.

neue Qualität von Erinnerungsliteratur.¹¹¹ Der ehemalige Hochseefischerei-Matrose Gottfried Hilgerdenaar bemühte sich in einer 1991 erschienenen Veröffentlichung um eine sachliche Darstellung seines Seemannslebens, die er durch zahlreiche eigene Fotografien illustrierte. In seinem Buch, das bereits in der dritten Auflage vorliegt, nimmt die Hochseefischerei einen breiten Raum ein. Eine Besonderheit ist dabei, dass die Hochseefischerei als Teil der Seefahrtskarriere eines Kapitäns, der später in der Handels- und Spezialschiffahrt tätig war, dargestellt wird.

Nach dem Zusammenbruch der west- und ostdeutschen Hochseefischerei in den 1990er Jahren wurden weitere Erinnerungen und Erlebnisberichte sowohl im Westen als auch im Osten publiziert, wobei Journalisten und Beobachter den Anfang machten.¹¹² Seit 2000 haben vor allem DDR-Hochseefischer kurze Erinnerungen und Episoden aus ihrem Alltag veröffentlicht.¹¹³ Die umfangreichste Autobiografie eines ostdeutschen Hochseefischers wurde von Heinz Adler im Jahr 2000 vorgelegt.¹¹⁴ Er beginnt seine Schilderung mit den Anfängen seiner Seemannskarriere, seiner Ausbildungszeit sowie seiner Fahrtzeit als Matrose. Im zweiten Teil beschreibt er seinen Besuch der Seefahrtsschule, wo er das Kapitänspatent erlangte. Der Schluss behandelt seine Tätigkeit als Kapitän sowie seine weitere Berufskarriere im Fischkombinat Rostock. 2002 veröffentlichte auch ein Kapitän der westdeutschen Hochseefischerei eine Autobiografie über seine Fahrzeit.¹¹⁵ Richard Neu berichtet über seinen schwierigen Weg in die westdeutsche Hochseefischerei sowie seine sich daran anschließende Berufskarriere. Auch in seiner Veröffentlichung steht die Arbeitswelt der Hochseefischer im Mittelpunkt. Informationen zu seinem Alltag an Land erhält der Leser hingegen kaum. Sowohl bei Adler als auch bei Neu liegt der Schwerpunkt auf ihrem Berufsalltag auf See. Lediglich Adler deutet Schwierigkeiten in der Familie an¹¹⁶, während Neu nur seine Kindheit und Jugendzeit in die Darstellung einbezieht.¹¹⁷ In beiden Erinnerungen wird der Arbeitsalltag der Hochseefischer unter den Vorzeichen der unterschiedlichen Staatssysteme ähnlich dargestellt.

Motiviert durch die autobiografische Beschäftigung mit der Hochseefischerei bildeten sich sowohl in West- als auch in Ostdeutschland seit den 1990er Jahren Interessengemeinschaften, die sich um die Sammlung von Geschichten aus der Hochseefischerei bemühten. In Westdeutschland entstand 1993 auf dem Seitentrawler GERA, der vom Historischen Museum Bremerhaven vor der Verschrottung gerettet wurde und im Bremerhavener Fischereihafen seit 1993 als Museumsschiff besich-

111 Vgl. Hilgerdenaar, Gottfried: Seemann will ich werden ... Erlebnisse auf Fischdampfern und Frachtschiffen 1946-1962. Bremen 1. Aufl. 1991 (3. Aufl. 2000).

112 Vgl. Scherzer, Landolf: Fänger & Gefangene. 2386 Stunden vor Labrador und anderswo. Berlin 1998; vgl. Rösemann, Jens: Rotbarsch & Co. Die große Zeit der Hochseefischerei. Hamburg 1998.

113 Vgl. zum Beispiel Kellig, Gerty: Rote Fische mit Glotzaugen. Erlebnisse bei der Hochseefischerei der DDR. Bremerhaven 2008; vgl. auch Mahnke, Wolfgang: Fischerie, Fischera, Fischerallala. Geschichten von die Hochseefischerei. Stavenhagen 2001.

114 Vgl. Adler, Heinz: Vom Alex zum Eismeer. Erinnerungen an die Hochseefischerei der DDR. Hamburg 2000.

115 Vgl. Neu, Richard: Im Dienst der Großen Hochseefischerei. Vom Hinterwäldler aus dem verschlafenen mittelalterlichen Dorf Kaupiai in Litauen zum Kapitän. Bremen 2002.

116 Vgl. Adler, Alex, S. 109 f.

117 Vgl. Neu, Dienst, S. 8 ff.



Abbildung 1:
Im ehemaligen Bremerhavener Fischereihafen kann der letzte deutsche Seitentrawler ROS 229 GERA als technisches Denkmal und schwimmendes Hochseefischerei-Museum besichtigt werden. Die GERA wurde 1959 auf der Peene-Werft in Wolgast für den VEB Kombinat „Fischfang“ Rostock gebaut, ist 65,55 Meter lang und hat ein Fassungsvermögen von 4500 Korb. (Foto, um 2003, Archiv Historisches Museum Bremerhaven, im Folgenden: Archiv HMB)

tigt werden kann (siehe Abbildung 1)¹¹⁸, ein „Freundeskreis FMS GERA“ aus ehemaligen Hochseefischern und Schiffingenieuren, der sich nicht nur für die Pflege und Erhaltung des letzten deutschen Seitentrawlers einsetzt, sondern auch einige Publikationen des Historischen Museums Bremerhaven zur Hochseefischerei unterstützte.¹¹⁹ Ende der 1990er Jahre formierte sich darüber hinaus am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ein „Arbeitskreis Geschichte der deutschen Hochseefischerei“, der zwei Sammelbände mit kurzen Textbeiträgen ehemaliger Hochseefischer herausbrachte.¹²⁰ Allerdings löste sich der Arbeitskreis im Dezember 2007 mit der Begründung auf, dass „der Kreis der noch lebenden aktiven Zeitzeugen (...) zu klein geworden“ sei.¹²¹

In Ostdeutschland bildeten sich zahlreiche Foren von ehemaligen Hochseefischern, die insbesondere über das Internet kommunizieren und dabei schriftliche Erinnerungen und Fotos austauschen. Von den Mitgliedern dieser Foren wurden einige biografische Reportagen und Episoden aus der Hochseefischerei der DDR

118 Vgl. Kube, Kristin: Museumsschiff GERA, www.museumsschiff-gera.de.

119 Vgl. Benschmidt u. Kube, Seitentrawler, S. 48.

120 Vgl. Petersen, Hans: Im Würgegriff des Schwarzen Frostes und andere Stories aus der Hochseefischerei. Bremen 2000; vgl. ders.: Im Fadenkreuz der Küstenwachen. Und andere Storys aus der Hochseefischerei. Bremen 2003.

121 Schreiben des Leiters der Abt. Fischereigeschichte am Deutschen Schifffahrtsmuseum, PD Dr. Ingo Heidbrink, vom 7. Dezember 2007, Archiv HMB.

vorgelegt.¹²² Auch hier ging man dazu über, kurze Erlebnisberichte verschiedener Hochseefischer zu sammeln und in Editionen herauszugeben.¹²³ Seit 2009 erreichen die Veröffentlichungen ehemaliger DDR-Hochseefischer, von Funktionären des Fischkombinats Rostock und von Besatzungsmitgliedern der ostdeutschen Trawler eine neue Qualität.¹²⁴ In diesen Publikationen wird ein hohes Maß an Berufsstolz und Selbstbewusstsein vermittelt. Die Hochseefischer der DDR hätten auf Grund ihres seemännischen Könnens und umsichtigen Handelns seinerzeit „international hohe Anerkennung“ erfahren.¹²⁵ Sehr stark werden die kameradschaftliche Verbundenheit und der Zusammenhalt hervorgehoben, der auch noch nach dem Niedergang der Rostocker Hochseefischerei Bestand habe. Häufig wird die Einzigartigkeit der ostdeutschen Hochseefischer betont: „Wir Hochseefischer bleiben Menschen ganz besonderer Art“.¹²⁶ Worauf sich diese Typisierung gründet, wird jedoch nicht näher ausgeführt. Viele dieser Geschichten und Berichte sind mit dem Phänomen der Ostalgie in Verbindung zu bringen.¹²⁷ Selten klingt in den Erinnerungen der DDR-Hochseefischer an, dass das „mit der Sauferei stimmte“¹²⁸ und die Kapitäne „immer wieder (...) Probleme mit den Besatzungsmitgliedern“ gehabt hätten.¹²⁹ Nur ein einziger DDR-Hochseefischer gibt in seinem Bericht einen Hinweis darauf, dass es offensichtlich ein ausgeprägtes Bespitzelungssystem der DDR-Staatssicherheit auf den Trawlern gegeben hat.¹³⁰

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts organisieren westdeutsche Hochseefischereikapitäne jährliche Treffen in Cuxhaven, zu denen seit einiger Zeit auch ihre ostdeutschen Kollegen eingeladen werden. Die seitdem im jährlichen Wechsel in Rostock oder Cuxhaven stattfindenden Veranstaltungen beschränken sich jedoch nur auf die Schiffsoffiziere.¹³¹ Insgesamt ist festzustellen, dass die Erinnerungs-

122 Vgl. Kotzian, Gerhart: Ein Rostocker Hochseefischer erzählt. Meine Lehr- und Dienstjahre im Rostocker Fischkombinat 1953-1990. Rostock 2000; vgl. Kröger, Günther: Hochseefischer – Menschen ganz besonderer Art. Porträts, Episoden und Geschichten aus der Rostocker Hochseefischerei. Kückenshagen 2008; vgl. Bonkewitz, Heinz: Hochseefischer – wer war mehr?. Rostock 2006.

123 Vgl. Bäßler, Dietrich Atze: Kein Seemannsgarn. Ein Leben für die Seefahrt. O. O. 2006; vgl. Kröger, Günther: Porträts, Episoden und Geschichten aus der Rostocker Hochseefischerei. Kückenshagen 2006.

124 Vgl. Kröger, Günther: In Kuba und Mosambik im Auftrag der Rostocker Hochseefischerei. Ein Porträt von Kapitän Horst Dieter Seffner mit Episoden und Geschichten vom Besatzungsaustausch und andere Begebenheiten. Plauen 2009; vgl. ders.: Auf Loggern, Trawlern und Fabrikschiffen in der Hochseefischerei. Porträts, Episoden und Geschichten aus der Rostocker und Saßnitzer Hochseefischerei. Plauen 2010; vgl. ders.: Rostocker Fischereischiffe und ihr Heimathafen Rostock-Marienehe. Erinnerungen in Bild und Wort. Plauen 2010; vgl. Bäßler, Geschichten; vgl. Sindermann, Jürgen: Hievt up. Ein Report über die DDR-Hochseefischerei. Friedland/Meckl 2010; vgl. Anders, Christa: Mit Rostocker Hochseefischern auf Fischfang. Erlebnisse einer Schiffsärztin. Leipzig 2010; vgl. Lehmann, Rudolf: Mein Traum von Afrika. Hochseefischerei beiderseits des Äquators. Rostock 2011.

125 Kröger, Rostocker Fischereischiffe, (Buch ohne Seitenangaben).

126 Ebd.

127 Vgl. z. B. Kröger, Auf Loggern, S. 9.

128 Ebd., S. 11.

129 Ebd., S. 15.

130 Vgl. Hansch, Rüdiger: Das grüne Traumschiff. In: Bäßler, Geschichten, S. 37-41, hier: S. 40 f.

131 Vgl. Maritime Tradition, die verbindet. 65 Kapitäne und ihre Partnerinnen aus Rostock und Cuxhaven feierten ein Wiedersehen. In: Cuxhavener Nachrichten, 29.03.2010, Sammlung Kirstin Kube.

und Traditionspflege in der ostdeutschen Hochseefischerei wesentlich ausgeprägter ist als in der westdeutschen. Dies belegen beispielsweise die ausführlichen Websites und Internetforen, die von zahlreichen Hochseefischern frequentiert und ergänzt werden.¹³² Ein Grund für die breit angelegte Beschäftigung mit der Hochseefischerei in der DDR liegt offensichtlich darin, dass auf den großen ostdeutschen Fangfabrikschiffen Freundschaften an Bord entstanden, die auch über die Hochseefischerei hinaus Bestand hatten.¹³³ Überwiegend stellen diese Aktivitäten Phänomene der Ostalgie dar, da sich die Themen der Foren hauptsächlich um Freizeiterlebnisse und Bordfeiern in der DDR-Hochseefischerei drehen. Insbesondere die Berichte ostdeutscher Hochseefischer, die mit ihren Trawlern vor Afrika oder Kuba fischten, neigen zu romantisierenden Darstellungen des Hochseefischer-Alltags, was gelegentlich auch DDR-systemkonforme Formulierungen einschließt.¹³⁴

Auf Grund der sehr unterschiedlichen literarischen Inszenierungen differiert der Informationswert der Erinnerungen und Reportagen erheblich. Viele Geschichten erscheinen losgelöst vom Arbeitsalltag und haben einen eher anekdotenhaften Charakter. Außerdem liegt es in der Natur der literarischen Gattung „Erlebnisbericht“, dass vorwiegend eher ungewöhnliche und manchmal sogar untypische Geschichten aus dem Alltag wiedergegeben werden. Dennoch haben einige wenige Veröffentlichungen durchaus Quellenwert, da sich die Autoren – insbesondere, wenn es sich um ehemalige Hochseefischer handelt – um eine authentische Darstellung ihrer Arbeit bemühen. Die Informationen beziehen sich jedoch fast ausschließlich auf die Arbeitswelt an Bord der Trawler, zum Alltag an Land werden kaum Erinnerungen vermittelt, so dass nur ein fragmentarisches Bild der Lebenswelt der Hochseefischer entsteht.

1.4 Das Forschungsfeld

Die Hochseefischerei der Nachkriegszeit ist kein kohärentes Forschungsfeld. Technische Innovationen und politische Strategien zur internationalen Ausbeutung der Meere bewirkten einen in Phasen fortschreitenden Wandel der Rahmenbedingungen der Lebenswelt der Hochseefischer. Die zeitliche Bedingtheit der Hochseefischerei hatte daher Auswirkungen auf das Forschungsdesign der vorliegenden Arbeit, insbesondere hinsichtlich der Auswahl der Interviewpartner und des Interviewkonzepts. Aber auch Kulturmuster, Alltag und Wahrnehmungen waren dem Einfluss einer sich stark wandelnden Technisierung und Politisierung der Arbeitswelt in der Hochseefischerei ausgesetzt, so dass das Forschungsfeld zunächst einer phänomenologischen Analyse unterzogen werden muss. Da hierzu wissenschaftliche

132 Vgl. beispielsweise Knietzsch, Roland: Kompassrose (private Web-Site des Hochseefischers Roland Knietzsch), <http://www.kompassrose.de/Hauptseite.htm> (Stand: 14.07.2011); Seffner, Horst-Dieter: Das waren wir. In: Rostocker Hochseefischerei, Hochseefischernachrichten, http://www.rostocker-hochseefischerei.de/seffner/infos/beitraege_seffner_01.php?id=118 (Stand: 14.07.2011).

133 Vgl. Drewes, Jürgen: Hochseefischer halten Erinnerungen wach. Aus Anlass von 60 Jahren Hochseefischerei und Fischereihafen Rostock bereiten Ehemalige das Jubiläumsjahr 2010 vor. In: Ostsee-Zeitung, 16.11.2009, Sammlung Kristin Kube.

134 Vgl. z. B. Lehmann, Traum, S. 58 f.; vgl. Kröger, Kuba, S. 120 ff.

Vorarbeiten fehlen, die für die Hochseefischerei in der Nachkriegszeit Faktoren des Wandels und der Kontinuität definieren, wird im Folgenden als Forschungshypothese ein Vier-Phasen-Modell formuliert, dass insbesondere auf den Zusammenhang zwischen Hochseefischerei und Alltag der Hochseefischer rekurriert.

Die erste Phase umfasst die Zeit von den Anfängen der Hochseefischerei bis zum wirtschaftlichen Höhepunkt der Seitentrawler-Ära Ende der 1950er Jahre. Diese Phase kann als die „manuelle Hochseefischerei“ bezeichnet werden. Mit Beginn der Einführung der Hecktrawler ab dem Jahr 1957 zeichnete sich eine zweite Phase ab, die im Folgenden als die „technisierte Hochseefischerei“ beschrieben wird. Modernere Schiffe mit ergonomischer Fangtechnologie und neuartigen Ortungs- und Kommunikationssystemen lösten allmählich die traditionellen Seitentrawler ab und schufen für die Hochseefischer eine stark veränderte Arbeitswelt. Mit Beginn der 1970er Jahre entbrannte ein Kampf um die Nationalisierung der Fanggründe im Nordatlantik, der im Jahr 1976 mit den Beschlüssen der Dritten UN-Seerechtskonferenz für die deutsche Hochseefischerei neue Rahmenbedingungen schuf. In dieser dritten Phase der „nationalisierten Hochseefischerei“ waren die deutschen Trawler gezwungen, sich auf die Fernfischerei umzustellen, was monatelange Fangreisen und völlig veränderte Produktionskonzepte nach sich zog. Gleichzeitig zeichnete sich der Niedergang der deutschen Hochseefischerei ab.

Dieser Prozess erlebte ab dem Jahr 1990 nach dem Fall der Mauer im Osten und dem Verkauf der letzten Frischfischtrawler im Westen eine enorme Beschleunigung. In den folgenden Jahren fand ein Ausverkauf der ost- und westdeutschen Fangflotte statt, der in die vierte Phase der „globalisierten Hochseefischerei“ mündete. Isländische und niederländische Reedereien kauften sich in die wenigen verbliebenen deutschen Trawler-Reedereien ein und fischen heute die deutschen Fangquoten ab. Angesichts der verschwindend geringen Beschäftigungszahlen von deutschen Hochseefischern kann von einem nahezu ausgestorbenen Berufsstand in Deutschland gesprochen werden. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass sich der Berufsstand der Hochseefischer in West- und Ostdeutschland in der Nachkriegszeit von zeitweise rund 30.000 auf maximal 100 Männer – mit sinkender Tendenz – im Jahr 2012 verringerte. Schwerpunkte der vorliegenden Untersuchung sind daher die ersten drei Phasen der Hochseefischerei in der Nachkriegszeit. Zur Identifikation der exogenen Determinanten der Lebenswelt der Hochseefischer werden im Folgenden die wichtigsten Strukturmerkmale dieser Phasen aufgezeigt.

Der Beginn der Hochseefischerei in Deutschland ist in erster Linie ein Produkt der Hochindustrialisierung und des damit zusammenhängenden internationalen Technologietransfers. Fisch erlangte als Nahrungsmittel erst durch die Möglichkeit der regelmäßigen Beschaffung eine volkswirtschaftliche Bedeutung. Bevor durch die Einführung von Fischdampfern die Seefischerei revolutioniert wurde, beschränkte sich die Fischerei vor allem auf die Küsten- und Binnenfischerei.¹³⁵ Als Fischereifahrzeuge wurden ausschließlich Segelschiffe benutzt, die den Fisch als

135 Vgl. Büro Bremerhaven Werbung u. Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH Bremerhaven (Hrsg.): Zum Jubiläum 1885-1985. 100 Jahre Deutsche Hochseefischerei. Bremerhaven 1985, S. 11.

Frischware in die Hafenstädte brachten.¹³⁶ Da es sich dabei um kleine und oftmals sehr schwergängige Segelschiffe handelte, war der Fischfang stark vom Wetter abhängig, so dass eine regelmäßige und verlässliche Anlandung von Fisch nicht garantiert werden konnte.¹³⁷

Der Geestemünder Fischgroßhändler Friedrich C. Busse leitete in Deutschland die Phase der manuellen Hochseefischerei ein.¹³⁸ 1882 löschte der erste britische Fischdampfer, die PRINCE CONSORT¹³⁹, an der Geestemünder Fischkaje.¹⁴⁰ Als Busse im Jahr darauf auf der internationalen Fischereimesse in London Modelle und Zeichnungen von stählernen britischen Trawlern sah, „reifte in ihm die Vorstellung, sich durch ein dampfangetriebenes Fischereifahrzeug in eigener Regie eine unabhängige Versorgungsbasis zu schaffen“.¹⁴¹ Busses erster Fischdampfer wurde in Bremerhaven gebaut und auf den Namen SAGITTA getauft. Er lief am 7. Februar 1885 zu seiner ersten Fangreise aus¹⁴² und hatte eine Länge von 33,14 Metern, eine Breite von 6,38 Metern und einen Tiefgang von 3,47 Metern.¹⁴³ Mit ihren 148 Brutto-Register-Tonnen (BRT) verfügte die SAGITTA über einen beachtlichen Raumgehalt, der bei späteren Bauten nicht immer erreicht wurde.¹⁴⁴ Angetrieben wurde die SAGITTA von einer Zweifach-Expansions-Dampfmaschine, die es auf 160 PS brachte.¹⁴⁵ Die Besatzung der SAGITTA bestand aus dem Kapitän, einem Steuermann oder Bestmann, einem Koch, dem 1. und 2. Maschinisten, vier Matrosen und bei weiten Reisen noch einem zusätzlichen Heizer.¹⁴⁶

136 Vgl. Hauschild, Lage, S. 5; vgl. Beckmann, Reedereien, S. 15.

137 Vgl. Abraham, Organisation, S. 8.

138 Vgl. Brustat-Naval, Fischer, S. 24; vgl. Knösel, Heinrich: Friedrich Busse, der Begründer der Deutschen Hochseefischerei, ein Sohn unserer Heimat. In: Alt-Hildesheim. Eine Zeitschrift für Stadt und Stift Hildesheim, Hildesheim 24 (1953), S. 21-30, S. 21; vgl. auch Poppen, Bernhard: Die ersten Kapitäne der Hochseefischerei. „Sagitta“, „Präsident Herwig“ und „Makrele“ unter den Erfelings aus Iherinsfehn. In: Unser Ostfriesland. Ostfriesen-Zeitung 8 (1982), S. 1-2, hier: S. 1; vgl. Hoffmann, Eduard: Fischdampfer „Sagitta“ im Wandel der Zeiten. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 64 (1985), S. 217-249, hier: S. 219; vgl. Stöltzing, Fischdampfer, S. 222; vgl. Büro Bremerhaven Werbung, Jubiläum, S. 12; vgl. Dierks, Männer, S. 16 ff.; vgl. Hilck, Städte, S. 12 f.

139 Zur PRINCE CONSORT vgl. Wölber, Jens: Zur Geschichte der Deutschen Hochseefischerei. In: Hamburger Rundbrief für Sammler von Schiffsminiaturmodellen 34 (2004), S. 47-52, hier: S. 47.

140 Geestemünde ist heute ein Stadtteil von Bremerhaven.

141 Hoffmann, Eduard: Februar 1885: Friedrich Busse und der erste deutsche Fischdampfer „Sagitta“. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 421 (1985), S. 2-3, hier: S. 3; vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 33; vgl. Höver, Hochseefischerei, S. 46.

142 Vgl. Hoffmann, Fischdampfer, S. 225; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 64; vgl. Höver, Hochseefischerei, S. 9, 61; vgl. Rohdenburg, Hochseefischerei, S. 83; vgl. Teuteberg, Hochseefischerei, S. 138.

143 Vgl. Baartz, Entwicklung, S. 140.

144 Vgl. Hoffmann, Fischdampfer, S. 227; vgl. Knösel, Friedrich Busse, S. 25.

145 Vgl. Hoffmann, Eduard: Fischdampfer „Sagitta“ in Fahrt. Arbeitsleben in rastloser Tätigkeit. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 422 (1985), S. 3-4, hier: S. 4.

146 Vgl. Hoffmann, Fischdampfer, S. 230; vgl. Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft (Hrsg.): Fünfundzwanzig Jahre Geestemünder Fischereihafen und Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft. Geestemünde 1921, S. 10; vgl. Poppinga, Reemt Reints: Ostfriesische Kapitäne vorne an. Sie führten die ersten deutschen Fischdampfer 1885-1901. In: Ostfriesland. Zeitschrift für Kultur, Wirtschaft und Verkehr 2 (1988), S. 6-14, hier: S. 10.

Die Einführung der Fischdampfer führte nicht nur zu einer Technisierung des Fischfangs, sondern auch zu einer Differenzierung der Besatzungsstruktur auf den Fischereifahrzeugen.¹⁴⁷ Der Einsatz der Dampfmaschine erforderte neue Berufe an Bord, wie die des Maschinisten und Heizers. Auf Grund der wochenlangen Fangreisen war nun auch ein Koch an Bord notwendig. Die tiefgreifendsten Veränderungen gab es jedoch bei den eigentlichen Fischern.¹⁴⁸ Die Handhabung des nach einigen Jahren eingeführten Schleppnetzes, das Einholen des Fanges und das arbeitsteilige Stauen der Fische erforderte Deckspersonal, das es in dieser Form und mit dieser Aufgabenstellung bis dahin nicht gegeben hatte. Da es in Deutschland kein Reservoir an ausgebildeten Hochseefischern gab, war vor allem die Rekrutierung des Deckspersonals von Anfang an mit Problemen behaftet.¹⁴⁹

Um 1900 waren die Gewässer um Island zu einem der wichtigsten Fangplätze der deutschen Fischdampfer geworden.¹⁵⁰ Trotz der zahlreichen Schiffsverluste kam es in der Folgezeit zu einem enormen Aufschwung in der deutschen Hochseefischerei. 1896 wurden bereits über 100 Fischdampfer in Deutschland gezählt.¹⁵¹ Ein Jahr später lag die Zahl schon bei 117.¹⁵² Nach englischem Vorbild führten auch die deutschen Fischdampfer das Scherbrettnetz ein, das die Verwendung der Baumkurre ablöste.¹⁵³ Das Schleppnetz wurde mit zwei Scherbrettern bestückt, die durch ihren Auftrieb die Netzöffnung (Netzmund) weit offen hielten, so dass man bessere Fangergebnisse erzielen konnte (siehe Abbildung 2).¹⁵⁴ Für die Fischdampfer

147 Vgl. Heidbrink, Berufsentwicklung, Teil 1, S. 375.

148 Vgl. ebd., S. 373.

149 Vgl. Hauschild, Lage, S. 100, 107; vgl. Herbig, Rudolf: Wirtschaft, Arbeit, Streik, Aussperrung an der Unterweser. Aus der Wirtschafts-, Sozial- und Gewerkschaftsgeschichte zwischen 1827 bis 1953. Filderstadt 1979, S. 163 f.

150 Vgl. Abraham, Organisation, S. 7; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 41, 158; vgl. Agatz, Entwicklung, S. 13; vgl. Dittmer, Richard: Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung in Deutschland. In: Marine-Rundschau 25 (1914), S. 328-426, hier: S. 376; vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 43, 51; vgl. Höver, Hochseefischerei, S. 24 f.; vgl. Kleen, Entwicklung, S. 1; vgl. Reuter, Praxis, S. 1, 109; vgl. Schlienzy, Walter: Musterbetriebe deutscher Wirtschaft, Band 16: Die Fischwirtschaft. Die Kühlfisch-Aktiengesellschaft Wesermünde. Berlin 1930, S. 12; vgl. Schnakenbeck, Seefischerei, S. 7; vgl. Knorr, Paul: Fischdampfer und Hochseefischerei. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 16 (1915), S. 233-402, hier: S. 243; vgl. Pressestelle des Verbandes der deutschen Hochseefischerei e. V. (Hrsg.): Fischfang auf hoher See. Männer, Meere und Maschinen. Hannover 1959, S. 14; vgl. Duge, Wohlfahrts-einrichtungen, S. 36; vgl. Hauschild, Lage, S. 118; vgl. Herbig, Wirtschaft, S. 162; vgl. ähnlich Müller-Waldeck, Enno Wilhelm: 50 Jahre Deutsche Hochseefischerei. Wesermünde 1936, S. 4; vgl. Schwedke, Walter W.: Hochseefischerei. Seebruck 1967, S. 8; vgl. Gesellschaft zur Förderung des Verkehrs e.V. (Hrsg.): Im Wirkungskreis der deutschen Hochseefischerei. Hamburg 1949, S. 20; vgl. Land- und Hauswirtschaftlicher Auswertungs- und Informationsdienst e.V. (Hrsg.): Die Fischwirtschaft der Bundesrepublik Deutschland. Bad Godesberg u. Hamburg 1961, S. 7, 54.

151 Vgl. Baartz, Entwicklung, S. 83.

152 Vgl. Dierks, Männer, S. 25.

153 Vgl. Brandt, Andres von: Fish Catching Methods of the World. Farham 3. Aufl. 1984, S. 262 ff.; vgl. Film „Das war Knochenarbeit – Hochseefischerei auf dem Seitentrawler GERA“, Produziert vom Historischen Museum Bremerhaven, 2011, Sammlung Kristin Kube.

154 Vgl. Hansen, Clas Broder: Die Seefischerei. Die Zunahme des Fischkonsums in Deutschland und die wachsende Bedeutung der Fischindustrie sind ersichtlich. In: Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 216-221, hier: S. 218; vgl. Wölber, Geschichte, S. 49.

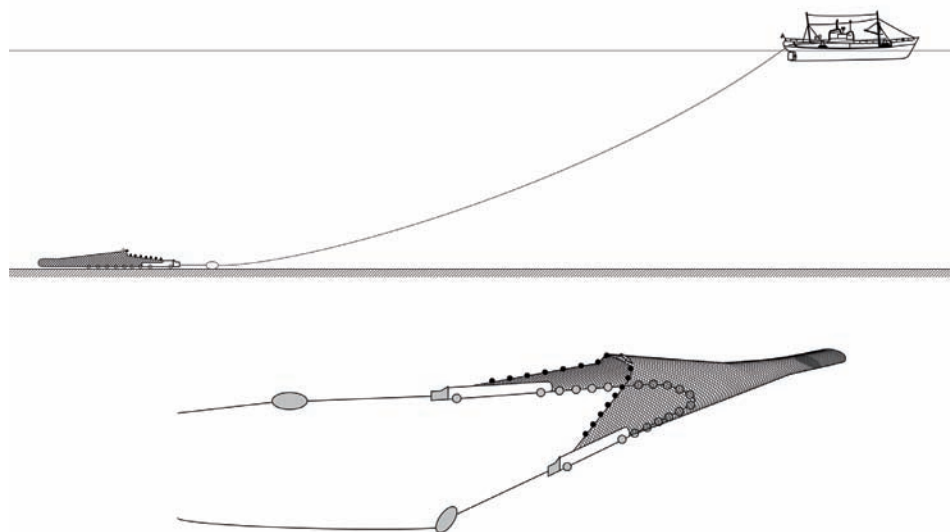


Abbildung 2:

Die vereinfachte schematische Darstellung zeigt das Grundsleppnetz eines Seitentrawlers. Je nach Fanggebiet und Fischart war das Netz 50 bis 70 Meter lang, seine Öffnung (Netzmund) 20 bis 30 Meter breit und sechs bis 18 Meter hoch. (Benscheidt u. Kube, Seitentrawler, S. 43)

wurde nun die englische Fachbezeichnung „Trawler“ übernommen, wobei man unter „trawl“ ein Schleppnetz versteht.

Durch die Möglichkeit der industriellen Eisproduktion stieg die Zahl der Trawler und damit auch die Zahl der Hochseefischer kontinuierlich an.¹⁵⁵ Es kann vermutet werden, dass vor dem Ersten Weltkrieg mindestens 6000 Hochseefischer in Deutschland ihrer Arbeit nachgingen.¹⁵⁶ Gleichzeitig fand die Hochseefischerei an der deutschen Nordseeküste eine zunehmend regionale Verbreitung.¹⁵⁷ Um die Jahrhundertwende gab es für Trawler Heimathäfen in Geestemünde, Bremerhaven, Altona und Hamburg. 1896 wurde in Geestemünde der erste deutsche Spezialhafen für Fischerei eröffnet, der bereits ein Jahr später von rund 2800 Fischereifahrzeugen angelaufen wurde.¹⁵⁸ Weitere Fischereihäfen wurden in Hamburg, Altona, Nordenham, Cuxhaven und Kiel errichtet.¹⁵⁹ Der Beginn des Ersten Weltkriegs im Jahre 1914 machte den Aufstieg der deutschen Hochseefischerei zunichte, da die Trawler zur Marine eingezogen wurden und überwiegend im Kriegseinsatz verloren gingen. Von

155 Zur Rolle der Eisproduktion für die Hochseefischerei vgl. Film „Fisch und Eis. Eisproduktion in der Hochseefischerei“. Hrsg. v. Historischen Museum Bremerhaven, 1994, Archiv HMB.

156 Vgl. Dierks, Männer, S. 19; vgl. Höver, Hochseefischerei, S. 9.

157 Vgl. Beckmann, Reedereien, S. 15.

158 Vgl. Dierks, Männer, S. 19.

159 Vgl. Weiss, Claus: 75 Jahre Cranzer Fischdampfer 1888-1963. Hamburg 1963; vgl. Dierks, Männer, S. 22 ff.; vgl. Abraham, Organisation, S. 37; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 69 ff., 106, 194 ff.; vgl. zur Entwicklung der deutschen Fischereihäfen Höver, Hochseefischerei, S. 157-173; vgl. Hansen, Seefischerei, S. 220.



Abbildung 3:
Der Seitentrawler PG 331 FRITZ SCHRÖDER war Baujahr 1921 und wurde erst 1951 verschrottet. Er hatte eine Länge von 38,95 Metern und ein Fassungsvermögen von 1900 Korb. Seine Besatzung umfasste 13 Mann. (Foto, um 1930, Archiv HMB)

den 263 Schiffen der Fangflotte vor dem Ersten Weltkrieg blieben der deutschen Hochseefischerei im Jahre 1919 nur noch etwa 82 ältere Trawler.¹⁶⁰

Der Wiederaufbau der Flotte wurde nach dem Krieg zügig vorangetrieben. Bereits zwei Jahre nach Kriegsende belief sich die Zahl der Schiffe auf 252.¹⁶¹ In den Jahren 1920 und 1921 kam es zu einer besonders starken Bautätigkeit (siehe Abbildung 3). Bis Ende 1923 wurden fast 100 neue Trawler in Dienst gestellt.¹⁶² Bereits 1924 erreichte die Fangflotte 401 Einheiten¹⁶³ und damit die größte Flottenstärke in der deutschen Hochseefischereigeschichte. Mit Schiffen von über 50 Metern Länge war der Trawlerbau 1939 auf seinem vorläufigen technischen Höchststand.¹⁶⁴ Der Zweite Weltkrieg bewirkte wie der Erste Weltkrieg einen tiefen Einschnitt in der deutschen Hochseefischerei. 244 Fischereifahrzeuge gingen durch die Kriegshandlungen verloren. Nach Kriegsende standen nur noch 58 Schiffe für den Fischfang zur Verfügung.¹⁶⁵

160 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 49; vgl. Ahnert, Richard: Hochseefischerei. Stuttgart u. Berlin 1935, S. 5; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 85; vgl. Dierks, August: Aus Geschichte und Gegenwart der Hochseefischerei. In: 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Sonderheft der „Hansa“. Hamburg 1964, S. 203-208, hier: S. 203 f.; vgl. Hilck, Städte, S. 15; vgl. 100 Jahre deutsche Hochseefischerei, 100 Jahre bis zum bitteren Ende. In: Schifffahrt international 9 (1985), S. 330-343, hier: S. 334.

161 Vgl. Dierks, Geschichte, S. 204.

162 Vgl. Abraham, Organisation, S. 36.

163 Vgl. Dierks, Geschichte, S. 204; vgl. auch Heidbrink, Kolonie, S. 50.

164 Vgl. Film „Hochseefischerei“. Unterrichtsfilm über die Arbeit auf dem Seitentrawler HC 251 OESTERREICH. Hrsg. v. der Reichsstelle für den Unterrichtsfilmbau, 1938, Archiv HMB.

165 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 65; vgl. Kohl, Horst: Die Standortverteilung der Hochseefischerei der deutschen Nordseehäfen und ihre natürlichen Bedingungen. Berlin 1954, S. 133 ff.; vgl. 100 Jahre, S. 335.

Der Wiederaufbau der deutschen Hochseefischerei erfolgte in der Nachkriegszeit nur schleppend. Zunächst durften in Westdeutschland keine neuen Hochseefischereifahrzeuge gebaut werden.¹⁶⁶ 1949 wurden durch das „Petersberger-Abkommen“ die Baubeschränkungen für Trawler aufgehoben und der Bau von Schiffen bis 650 BRT freigegeben.¹⁶⁷ Den höchsten Nachkriegsstand erreichte die westdeutsche Flotte 1950 mit 230 Schiffen.¹⁶⁸ Alte, unrentabel gewordene Schiffe wurden danach durch größere ersetzt. Die Zahl der Trawler nahm nach 1950 zwar weiter ab, jedoch wurden die Schiffe immer größer, so dass die Gesamttonnage der Flotte bis 1967 zunahm.¹⁶⁹ Schon Anfang der 1950er Jahre stand der westdeutschen Hochseefischerei eine der modernsten Flotten in Europa zur Verfügung.¹⁷⁰ Von den 212 Seitentrawlern, die im Jahr 1954 die westdeutsche Fangflotte bildeten, waren 113 in Bremerhaven, 45 in Cuxhaven, 38 in Hamburg-Altona und 16 in Kiel beheimatet. Auf den 212 Trawlern arbeiteten 4386 Seeleute.¹⁷¹ Hinzu kam etwa die vierfache Menge an Austausch-, Ersatz- und Gelegenheitsbesatzungen.

Alle Fahrzeuge der ersten Phase der Hochseefischerei waren Seitentrawler, auf denen das Netz über die Seitenreling, beziehungsweise das seitliche Schanzkleid ausgesetzt und eingeholt wurde (siehe Abbildung 4). Charakteristisch für diese Arbeit war, dass es sich dabei um eine weitgehend manuelle Tätigkeit handelte.¹⁷² Die immer leistungsfähiger werdenden Schiffe ermöglichten nun Fangreisen bis Ostisland und Westgrönland, die maximal 21 bis 24 Tage dauern durften. Seitentrawler waren reine Frischfischfänger, das heißt sie mussten ihren Fang spätestens nach 16 bis 17 Tagen anlanden, damit die Ware nicht verdarb.¹⁷³ Während die Schiffs- und Navigationstechnik ständig verbessert und weiterentwickelt wurde, blieb der eigentliche Arbeitsablauf beim Fangen auf den „Arbeitstieren“ der Seefahrt¹⁷⁴ unverändert. Zehn bis 14 Mann sorgten auf dem Fangdeck für das manuelle Aussetzen

166 Vgl. Beckmann, Reedereien, S. 21.

167 Vgl. ebd.; vgl. Dierks, Männer, S. 51. Zu den „Einheitsschiffen“ vgl. auch Fechner, Wolfhard: Die deutsche Hochseefischerei. In: Deutsche Schifffahrt 10 (1988), S. 5-14, hier: S. 6 f.; vgl. Walter, Fischdampfer, S. 9, 60; vgl. Logbuch 1896-1971. 75 Jahre Nordsee, Sonderausgabe der „Nordsee“-Nachrichten zum 75jährigen Bestehen der „Nordsee“, 23. April 1971, S. 45, Sammlung Kirstin Kube.

168 Vgl. Allgemeine Fischwirtschaftszeitung, 13. Jahrgang, Nr. 25, 22. Juni 1961: 75 Jahre Deutsche Hochseefischerei. Tag des Hochseefischers 1961. Bremerhaven 1961, S. 34; vgl. Dierks, Männer, S. 52.

169 Vgl. Baartz, Entwicklung, S. 198.

170 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 70; vgl. Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Die wichtigsten Zahlen über die Fischwirtschaft der Bundesrepublik Deutschland. Bonn 1954.

171 Vgl. Blanke, Wilhelm: Die Seefischerei Nordwest-Europas. Struktur und Probleme, hrsg. von der Forschungsstelle für Fischereiwirtschaft im Bremer Ausschuss für Wirtschaftsförderung. Hamburg 1956, S. 86 f.

172 Vgl. Film „Fangreise mit dem Seitentrawler HH 314 GELSENKIRCHEN“. Produziert von Peter Bartelick, 1960, Archiv HMB; vgl. Schelzel, Manfred: Guter Fang mit neuen Schiffen. Der Fischereischiffbau der DDR. Berlin 1960, S. 50; vgl. Bruns, Kapitän: Sturmfahrten im Nordmeer. Kiel 1951, S. 18; vgl. Brustat-Naval, Fischer, S. 61, 62.

173 Vgl. Von der Baumkurre zum Superheckfänger 1885-1963. In: Seekiste 9 (1963), S. 614-630, hier: S. 616; vgl. Transkript des Interviews mit Klaus S. am 20.11.2010, S. 1-23, hier: S. 4; vgl. Allgemeine Fischwirtschaftszeitung, Nr. 21, 1966: Deutscher Fischereitag 20.-22. Mai 1966 in Bremerhaven. Bremerhaven 1966, S. 22.

174 Vgl. Wölber, Geschichte, S. 51.



Abbildung 4:

Der Seitentrawler BX 627 ALEMANNIA wurde 1954 auf der Bremerhavener Seebeckwerft mit einer Länge von 60,40 Metern und einem Fassungsvermögen von 5500 Korb gebaut. Er fuhr mit 21 Mann Besatzung. (Foto, um 1960, Archiv HMB)

und Einholen des Schleppnetzes.¹⁷⁵ Das Fang- oder Arbeitsdeck war das vordere Deck des Trawlers, das sich vor dem Deckshaus befand. Auf diesem Deck, das zum Deckshaus hin von der Fischnetzwinde begrenzt wurde, spielte sich der Fangbetrieb auf den Trawlern ab.¹⁷⁶ Nachdem das Netz eingeholt war, wurde auf dem Fangdeck der Fang per Hand geschlachtet und in Fischladeräumen unter Deck auf Eis gelegt.¹⁷⁷

Die Arbeitswelt auf Seitentrawlern war von großer Kontinuität geprägt. Über 90 Jahre lang änderte sich an dem Bau- und Fangkonzept der Trawler wenig. Während des Fischens wurde in einem hohen Tempo in einer Art Gruppenakkord gearbeitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich auch in der DDR eine eigene Hochseefischerei.¹⁷⁸ Vom Standort Rostock aus unterhielt der Volkseigene Betrieb

175 Vgl. Film „Hochseefischerei am Polarkreis. Fangreise auf dem Seitentrawler BX 643 HUGO HOMANN“. Produziert v. Werner Schulze, 1963, Archiv HMB; vgl. Fischmehlfabrik „Unterweser“ Fuhrmann & Co. (Hrsg.): Das Meer. Der unerschöpfliche Quell eiweisreicher Nahrung. Bremerhaven 1952, S. 11; vgl. Schmidt, Fischzüge, S. 64; vgl. Neu, Dienst, S. 114.

176 Vgl. Film „Volle Büdels. Fangreise des Trawlers BX 681 BREMERHAVEN“. Produziert v. Günther Ennulat, 1963, Archiv HMB.

177 Vgl. Film „Kurs Island. Eine Fangreise mit dem Seitentrawler BX 637 MECHTHILD“. Produziert v. Gerhard Binanzer für die fifag, 1955, Archiv HMB; vgl. Transkript des Interviews mit Karl-Heinz H. am 23.03.2007 und 02.11.2009, S. 1-54, hier: S. 31.

178 Vgl. Rabbel, Jürgen: Segeljolle, Motorquatsche, Fischdampfer. Zur Geschichte der Seefischerei Rostock und Warnemünde 1867 bis 1935. Rostock 2008, S. 108 ff.; vgl. VEB Fischkombinat Rostock (Hrsg.): Die Entwicklung zum sozialistischen Großbetrieb. Betriebsgeschichte des



Abbildung 5:

Das Fischkombinat Rostock begann die Große Hochseefischerei mit Seitentrawlern vom Bautyp I. Die auf der Volkswerft Stralsund gebaute ROS 203 ZWICKAU (Vordergrund) wurde am 1. Juni 1952 in Dienst gestellt. Hinter der 58,70 Meter langen ZWICKAU liegt das 85,37 Meter lange Fang- und Verarbeitungsschiff ROS 309 BERNHARD KELLERMANN, auf dem 77 Mann arbeiteten. (Foto, 1973, Archiv Meeresmuseum Stralsund)

(VEB) Kombinat „Fischfang“ Rostock, der die einzige staatlich geführte Reederei der Großen Hochseefischerei in der DDR war, 25 Seitentrawler.¹⁷⁹ Die ostdeutschen Seitentrawler wurden ab 1952 in drei Typausführungen konzipiert und waren nahezu baugleich mit den westdeutschen Seitentrawlern (siehe Abbildung 5).¹⁸⁰ Zunächst setzte die DDR vor allem westdeutsche Kapitäne auf ihren Schiffen ein, da es in den eigenen Reihen kaum erfahrene Hochseefischer gab.¹⁸¹ Dadurch wurden die Kulturmuster der westdeutschen Hochseefischer auch nach Ostdeutschland transferiert.

VEB Fischkombinat Rostock. Rostock 1974; vgl. auch die Darstellung zur Gründung des VEB Fischkombinat Rostock bei Anders, *Hochseefischern*, S. 247 ff.; vgl. Strobel, Dietrich u. Wulf-Heinrich Hahlbeck: *Hiev up*. So war die Hochseefischerei der DDR. Hamburg 1995, S. 26 ff.

179 Vgl. Walter, *Fischdampfer*, S. 76; vgl. Schelzel, *Fang*, S. 47 ff.

180 Vgl. Walter, *Fischdampfer*, S. 76.

181 Vgl. ebd., S. 78; vgl. hierzu auch VEB Fischkombinat Rostock, *Entwicklung*, 1975, S. 16; vgl. Transkript des Interviews mit Eckart R. am 25.02.2011, S. 1-27, hier: S. 5; vgl. Arndt, Wolfgang: *Von Einem der auszog, das Fischen zu lernen*. In: Bäßler, *Geschichten*, S. 66; vgl. Strobel, *Hiev up*, S. 48 f.; vgl. Bonkewitz, *Hochseefischer*, S. 45; zu den 30 westdeutschen Kapitänen in der ostdeutschen Hochseefischerei vgl. Ubl, Günter: *Die volkswirtschaftlichen Aufgaben der Fischwirtschaft als Zweig der Seewirtschaft der DDR*. In: Jansen, *Entwicklung*, S. 13-24, hier: S. 15.

Ab 1957 begann eine neue Phase in der deutschen Hochseefischerei, die als technisierte Hochseefischerei bezeichnet werden kann. Zwar gab es auch weiterhin Seitentrawler, sie wurden jedoch allmählich von einem neuen Typ von Hochseefischereischiff abgelöst, der sich deutlich von den traditionellen Seitentrawlern unterschied. Die modernen Hecktrawler, die nun gebaut wurden, verfügten über Heckaufschleppen, die zuvor schon seit den 1930er Jahren im Walfang eingesetzt worden waren.¹⁸² Bei diesem Schiffstyp wird das Schleppnetz nicht mehr manuell über das seitliche Schanzkleid eingeholt, sondern mittels einer Winde über eine Heckaufschleppe am Heck des Schiffs.¹⁸³ Der erste westdeutsche Hecktrawler war die HEINRICH MEINS, die 1957 von der Gemeinwirtschaftlichen Hochseefischerei GmbH (GHG) in Bremerhaven in Dienst gestellt wurde (siehe Abbildung 6).¹⁸⁴ Ein zweites Charakteristikum der Hecktrawler ist der Einsatz von Frost- und Tiefkühlanlagen.¹⁸⁵ Vorher wurde schon auf Seitentrawlern mit Frostanlagen experimentiert, den so genannten Teilfroster.¹⁸⁶ Die HEINRICH MEINS sowie ihre Nachfolgerinnen wiesen bereits die wesentlichen Merkmale der späteren Fangfabrikschiffe auf.¹⁸⁷ Ihre Fischladeräume waren sowohl für Frischfisch als auch für Frostfisch konzipiert.¹⁸⁸ 1960 stellte auch das Fischkombinat Rostock mit der BERTHOLD BRECHT das erste Fangfabrikschiff der DDR in Dienst.¹⁸⁹ Im Gegensatz zur BRD handelte es sich bei diesem Trawler bereits um einen Vollfroster.¹⁹⁰

Parallel zur Schiffsentwicklung fanden bei den Reedereien in beiden deutschen Staaten tief greifende Veränderungen statt. Da es in Ostdeutschland in der Großen Hochseefischerei nur eine Staatsreederei gab, war diese in der Lage, koordinierte Fangkonzepte zu entwickeln. Die Hochseefischereiflotte der DDR betrieb nun überwiegend Flottillenfisherei.¹⁹¹ Die Trawler fischten im Flottenverband unter dem Kommando eines Fangleiters, um anschließend den Fisch auf spezielle

182 Vgl. Walter, Fischdampfer, S. 9; vgl. Friedrich, Johann: Als Moses auf „Jan Wellem“. August Köhn erinnert sich an den Walfang vor 58 Jahren. In: Stadtanzeiger Bremerhaven, 10.03.1995, S. 4, Sammlung Kirstin Kube.

183 Vgl. Heidbrink, Ingo: A second industrial revolution in the distant-water fisheries? Factory-freezer trawlers in the 1950s and 1960s. In: International Journal of Maritime History 23 (2011), S. 179-192; vgl. Heinsohn, H.: Heckfänger und ihre Fangeinrichtungen. In: Schiff & Hafen (1961), S. 1104-1107; vgl. Eddie, G. C. u. P. D. Chaplin: The Development of the Modern Stern Trawler. In: Peter Hjul (Hrsg.): The Stern Trawler. Surrey 1972, S. 3-29.

184 Vgl. Benseidit u. Kube, Kurs, S. 14; vgl. Wölber, Geschichte, S. 52; vgl. Beckmann, Reedereien, S. 23; vgl. Dierks, Männer, S. 63; vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 84 f.

185 Vgl. Nordischer Maschinenbau Rud. Baader (Hrsg.): Maschinen für die Fischindustrie. Lübeck 1965 ff.; vgl. Hoffmann, Fischdampfer, S. 241; vgl. 100 Jahre, S. 337.

186 Vgl. Beckmann, Reedereien, S. 23.

187 Vgl. Warner, William W.: Distant Water. The Fate of the North Atlantic Fisherman. Boston 1983, S. 52; vgl. Dierks, Männer, S. 63.

188 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 86.

189 Vgl. ebd., S. 87.

190 Vgl. Strobel, Dieter u. Franz Wegener: Über Heck und unter Deck. Bedeutung und Bewehrung der ersten Fang- und Verarbeitungsschiffe der DDR. In: Seewirtschaft 22 (1990), S. 305-312; vgl. Spiering, Heckfänger, S. 9.

191 Vgl. Middlehuss, Erwin: Zur effektivitätsorientierten Vorbereitung und Planung des Flotteneinsatzes der Hochseefischerei der DDR unter Beachtung veränderter fischereipolitischer Bedingungen. Diss. Rostock 1980; vgl. Benseidit u. Kube, Seitentrawler, S. 23; vgl. Bobzin, Wolfgang u. Dieter Finnern: Fangtechnik. Vollmatrose der Hochseefischerei. Berlin 3. überarb.



Abbildung 6:
Die BX 655 HEINRICH MEINS war der erste deutsche Hecktrawler. 1957 auf der Bremerhavener Rickmers Werft gebaut, fuhrn auf dem 68,99 Meter langen Schiff mit einem Fassungsvermögen von 5500 Korb und 100 Tonnen Frostware 38 Mann. (Foto, um 1958, Archiv HMB)

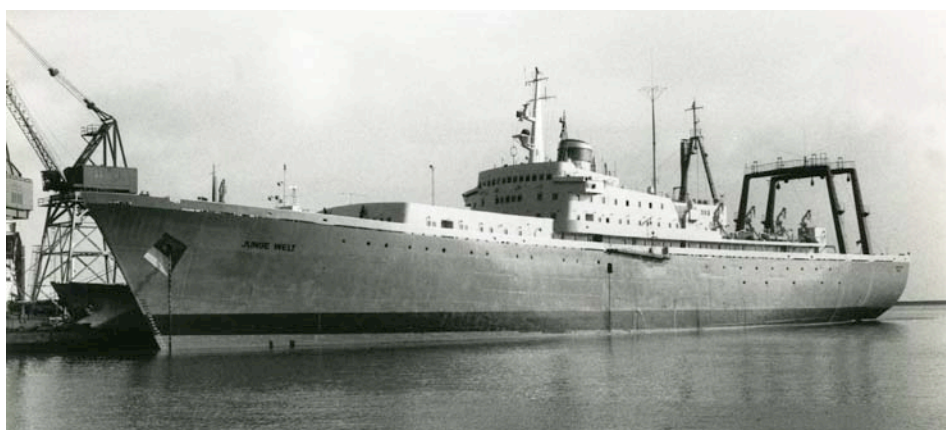


Abbildung 7:
1967 stellte das Fischkombinat Rostock mit ROS 316 JUNGE WELT sein erstes Transport- und Verarbeitungsschiff für die Flottillenfischerei in Dienst. Das Mutterschiff für die Fangflotte war 141,40 Meter lang, mit 10.192 BRT vermessen und fuhr mit 158 bis 176 Mann Besatzung. (Foto, 1967, Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven)

Verarbeitungsschiffe zu übergeben, wo Frostfisch produziert wurde (siehe Abbildung 7).¹⁹² Im Westen kam es hingegen zu einer unternehmerischen Konzentration auf wenige Groß-Reedereien, da die kleineren Reedereien im verschärften Wettbewerb nicht konkurrenzfähig waren. 1980 wurden sowohl in West- als auch in

Aufl. 1975, S. 580 f.; vgl. Bahr, Klaus: Die Fischwirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik mit vergleichenden Betrachtungen zur Bundesrepublik Deutschland. Berlin 1975, S. 20. 192 Vgl. Transkript Eckart R., S. 5 f., 13, 17; vgl. Bobzin, Fangtechnik, S. 608 ff.

Ostdeutschland die letzten Seitentrawler aus dem aktiven Fangeinsatz genommen.¹⁹³ Heute existiert mit der GERA noch ein einziger Seitentrawler in Bremerhaven als Museumsschiff.¹⁹⁴ Durch den Rückgang der Fischbestände, aber auch durch die Einführung von Fischereigrenzen durch Island und Norwegen im Rahmen des ersten „Kabeljau-Krieges“, wurde die deutsche Hochseefischerei in der Nachkriegszeit zur Fernfischerei gezwungen.¹⁹⁵ Zwischen 1957 und 1961 beschlossen einige nordeuropäische Fischereistaaten, ihre nationalen Hoheitszonen auf 12 Meilen auszuweiten.¹⁹⁶ Für die nun erforderliche Fernfischerei boten die Hecktrawler die idealen Voraussetzungen.¹⁹⁷

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in Westdeutschland nur noch Hochseefischereistandorte in Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und Kiel.¹⁹⁸ 1971 musste Kiel die Hochseefischerei auf Grund von Unrentabilität aufgeben.¹⁹⁹ In der DDR wurde die Hochseefischerei ausschließlich von Rostock aus betrieben.²⁰⁰ Die Hauptfanggebiete der Hochseefischerei lagen vor allem im Nordatlantik unter Norwegen, Grönland, Island, Neufundland, Labrador, den Bäreninseln und den Färöern.²⁰¹ Es wurden jedoch auch Versuche unternommen, im Südatlantik zu fischen.²⁰² Wirtschaftlich bedeutende Fischarten waren Kabeljau, Hering und Schellfisch²⁰³, aber auch Seelachs, Rotbarsch und andere Massenfische wie Wittling,

193 Vgl. Benseidit u. Kube, Seitentrawler, S. 7, 25.

194 Vgl. Film „Museumsschiff FMS GERA. Der letzte deutsche Seitentrawler“. Hrsg. v. Historischen Museum Bremerhaven, 1994, Archiv HMB; vgl. Film „FMS GERA. Ein kurzer Rundgang mit Steueremann Harald Drexhage“. Produziert von André Kleinhanns, Bremerhaven, 22.11.2006, Archiv HMB.

195 Vgl. Dierks, Männer, S. 75; vgl. Benseidit u. Kube, Seitentrawler, S. 14 f.; vgl. Meiners, Reinhard: Einleitung. In: Ingo Heidbrink u. a. (Hrsg.): Gestrandet unter Island. Schiffsverluste und Seunfälle der deutschen Hochseefischerei an der isländischen Küste. Bremerhaven 2002, S. 8-13, hier: S. 8.

196 Vgl. Bock, Bruno: Das Meer ist für alle da. In: Seekiste. Ein Journal der Schifffahrt 18 (1967), S. 598-604; vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 99; vgl. 100 Jahre, S. 337.

197 Vgl. Auf deutschen Tischen Seehecht und Kingklip. „Sagitta Maris“ von Busse fischt unter Südafrika. In: Nordsee-Zeitung Bremerhaven, 03.03.1966, Sammlung Kirstin Kube; vgl. Fischerei arbeitet Programm aus. Bremerhavener Fang-Fabrikschiff kreuzt vor Südwest-Afrika. In: Die Welt, 03.01.1966; vgl. Böhnert, K.: Hochseefischer im Südatlantik. In: Handelsblatt, 30.12.1965.

198 Vgl. Spiering, Heckfänger, S. 13; vgl. Auswertungs- und Informationsdienst, Fischwirtschaft, S. 34.

199 Vgl. Geckeler, Christa: Kieler Erinnerungstag 27. September 1947. Eröffnung des Kieler Seefischmarktes an der Schwentinemündung. In: Kiel.de, Web-Site der Landeshauptstadt Kiel, <http://www.kiel.de/kultur/stadtarchiv/erinnerungstage/index.php?id=92> (Stand: 11.07.2011); vgl. 100 Jahre, S. 337; vgl. Büro Bremerhaven-Werbung, Jubiläum, S. 22; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 106, 194 ff.

200 Vgl. VEB Fischfang Rostock (Hrsg.): 20 Jahre VEB Fischfang Rostock. Rostock 1970; vgl. ders.: 30 Jahre VEB Fischfang Rostock. Rostock 1980; vgl. Spiering, Heckfänger, S. 13.

201 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 89; vgl. Hegels, Friederike: Fang und Fischerei vor der Westküste Grönlands. Voraussetzungen des sozioökonomischen Strukturwandels. Bochum 1984, S. 71 ff.; vgl. Schwedke, Hochseefischerei, S. 8; vgl. Gesellschaft Förderung, Wirkungskreis, S. 20; vgl. Bartz, Fritz: Die grossen Fischereiräume der Welt. Band 1: Atlantisches Europa und Mittelmeer. Wiesbaden 1964, S. 132 ff., 246 ff.

202 Vgl. Spiering, Heckfänger, S. 13; vgl. Hoffmann, Fischdampfer, S. 243.

203 Vgl. Reuter, Praxis, S. 1; vgl. ähnlich Schwedke, Hochseefischerei, S. 9; vgl. Meiners, Einleitung, S. 11.



Abbildung 8:

Der 1972 auf der Bremerhavener Seebeckwerft gebaute Vollfroster BX 742 KARLSBURG war ein Fangfabrikschiff der 3. Generation, das mit 69 Mann Besatzung fuhr. Der Hecktrawler war 89,05 Meter lang, hatte einen Rauminhalt von 3577 BRT und konnte 930 Tonnen Frostfilet bunkern. (Foto, 1972, Archiv HMB)

Rotzunge und Scholle wurden angelandet.²⁰⁴ Durch die Einführung der ersten Fangfabrikschiffe vergrößerte sich zwar die Zahl der Besatzungsmitglieder von durchschnittlich 22 auf 33 bis 65 Mann pro Trawler, allerdings verloren durch den Abbau von Schiffstonnage rund 2000 Hochseefischer ihre Arbeit.²⁰⁵ Auf den modernen Fangfabrikschiffen wurden vor allem qualifizierte Arbeitskräfte eingesetzt.²⁰⁶ Seit den 1970er Jahren standen die westdeutschen Trawler in dem Ruf, die erfolgreichste Fangflotte der Welt zu bilden. Im angelsächsischen Sprachraum galt unter Hochseefischern der Spruch: „If you want the best, go with the West German“.²⁰⁷ Die Begründung wurde vor allem aus der historischen Entwicklung abgeleitet: „Most everything in modern fishing starts with them“.²⁰⁸

Trotz des Abbaus von Schiffseinheiten verdoppelte sich durch die Technisierung der Schiffe seit 1970 weltweit die Fangkapazität der Fischereiflotten (siehe Abbildung

204 Vgl. Abraham, Organisation, S. 45 ff.; vgl. zu den gefangenen Fischen auch Fisch-Informationszentrum e.V. (Hrsg.): Fisch. Was Sie schon immer wissen wollten. Eine Broschüre des Fisch-Informationszentrums. Hamburg 2003.

205 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 101 f.; vgl. Brandes „Nordsee“, S. 72; vgl. Film „Fischers Fritze arbeitslos? Die Krise der deutschen Hochseefischerei“. Produziert v. Peter K. Hertling, 1978, Archiv HMB.

206 Vgl. Heidbrink, Kolonie, S. 102.

207 Warner, Distant Water, S. 67.

208 Ebd.

8).²⁰⁹ Eine effizientere Fangtechnik hatte die Fangerträge schon seit Beginn der 1960er Jahre massiv gesteigert. Die Bestände vieler Fischarten gingen in Folge dessen dramatisch zurück.²¹⁰ Die Warnungen zahlreicher Experten vor dieser rabiaten Ausbeutung der Meere wurden von den deutschen Reedereien und Kapitänen nicht ernst genommen.²¹¹ Einige der befragten Hochseefischer kamen schon seinerzeit zu der Einsicht, dass die Reedereien bereits in den 1960er Jahren Raubbau an den Fischbeständen betrieben hätten.²¹² Große Teile des Fanges seien oftmals zu klein und noch nicht geschlechtsreif gewesen, wodurch der Bestand stark minimiert wurde.²¹³ So verlor die deutsche Heringsfischerei auf Grund der Bestandsrückgänge in den 1970er Jahren an Bedeutung.²¹⁴ Als Reaktion auf die Überfischung widersetzten sich einige Staaten dem bislang allgemein anerkannten System der Freiheit der Meere.²¹⁵ 1972 erweiterte Island den Anspruch auf alleinige Fischerei innerhalb einer 50-Meilen-Zone um den Inselstaat.²¹⁶ Dies war Ausgangspunkt für heftige nationale Konflikte.²¹⁷ Im Rahmen der nachfolgenden „Kabeljau-Kriege“²¹⁸ folgten

209 Vgl. Pauly, Daniel u. Jay MacLean: In a Perfect Ocean. The State of Fisheries and Ecosystems in the North Atlantic Ocean. Washington 2003, S. 33 ff.; vgl. Film „Heckfänger FMS BX 678 VEST RECKLINGHAUSEN“. Hrsg. v. der Rickmers Werft Bremerhaven, 1961, Archiv HMB.

210 Vgl. Jung, Dieter: Die deutsche Seefischerei 1973/74. In: Stallings maritimes Jahrbuch 1975/76, S. 178-184; vgl. Cornelius, Peter (Hrsg.): Meer ohne Fische? Profit und Welternährung. Frankfurt/M. 2007; vgl. Amerikas Hering machte sich rar. Heckfänger „Sagitta Maris“ nach sechs Monaten wieder im Hafen. In: Nordsee-Zeitung Bremerhaven, 29.12.1969, Sammlung Kirstin Kube. Zum Zusammenhang von Trawlergrößen und Überfischung vgl. Knauer, Roland: Verhängnisvolle Perfektion. Moderne Fangmethoden und falsche Fischereikonzepte führen zu immer kleineren Fischen und schnell schrumpfenden Fischbeständen. In: Bild der Wissenschaft 11 (2002), S. 36-41.

211 Vgl. Transkript des Interviews mit Reinhard M. am 01.10.2009, S. 1-17, hier: S. 12; vgl. auch Biester, E.: Vorratsspeicher Ozean. In: Jahrbuch der Schifffahrt 10 (1970), S. 109-116, hier: S. 114.

212 Vgl. Transkript des Interviews mit Heinz K. am 09.10.2010, S. 1-19, hier: S. 12; vgl. Zimmermann, Christopher: Zum Beispiel Kabeljau und Hering. Überfischung und Fischereimanagement im Nordatlantik. In: Gotthilf Hempel u. a. (Hrsg.): Faszination Meeresforschung. Ein ökologisches Lesebuch. Bremen 2006, S. 329-338; vgl. Film „Kälte, Kabeljau, Konzerne. Hochseefischerei im Nordmeer. Fangreise des Fangfabrikschiffs NC 465 HEIDELBERG“. Produziert v. Michael Busse und Jürgen Peters, 1976/77, Archiv HMB. Zur Diskussion der Überfischungsproblematik in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vgl. Meyer, Raubbau, S. 5 ff.

213 Zum Zusammenhang von Überfischung und Fangquoten vgl. Arnason, Ragnar: The ITQ Fisheries Management System: Advantages and Disadvantages. In: Sámal Tróndur Finnsson Johansen (Hrsg.): Nordiske fiskersamfund i fremtiden. København 1995, S. 43-70, hier: S. 45 ff.; vgl. auch Transkript des Interviews mit Harald D. am 05.01.2007, S. 1-42, hier: S. 6; vgl. dazu auch Transkript des Interviews mit Friedrich B. am 12.02.2009, S. 1-13, hier: S. 4; vgl. hierzu auch Russel, Edward Stuart: Das Überfischungsproblem (The overfishing problem). De-Lamar-Vorlesung, gehalten an der Schule für Hygiene der John-Hopkins-Universität in Baltimore. Hamburg 1962, S. 38 f., 47.

214 Vgl. Hadel, Werner von: Abenteuer Nordsee. Meer der Götter, Kampfarena der Nationen. Bad Zwischenahn 2008, S. 181 ff.

215 Bereits 1958 hatte Island die 12-Meilen-Zone eingerichtet. Vgl. hierzu Welch, Andrew: The Royal Navy in the Cod War. Britain and Iceland in Conflict 1958-61, 1972-73, 1975-76. Liskeard 2006, S. 279 f.

216 Vgl. Heidbrink, Ingo: Continue trawling and continue negotiations. The 50-mile conflict. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 26 (2003), S. 300-307; vgl. Welch, Royal Navy, S. 93 ff., 287; vgl. Baartz, Entwicklung, S. 216 ff.; vgl. Beckmann, Reedereien, S. 25.

217 Vgl. Koschnick fliegt im Auftrag Bonns nach Island. In: Nordsee-Zeitung Bremerhaven, 14.04.1973, S. 13, Sammlung Kirstin Kube; vgl. Brandes, Nordsee, S. 34.

218 Vgl. Groenke, Ulrich: Kabeljaukrieg, in: http://www.sagenhaftes-island.is/media/pdf/Groenke_Kabeljaukrieg.pdf (Stand: 06.08.2011); vgl. Welch, Royal Navy, S. 35 ff.; vgl. Robinson,