

Fischtrawler aus Stralsund im Härtetest

Mit der „Mys Muravjeva“ auf Erprobungsfahrt

Von PEER SCHMIDT-WALTHER
Stralsund. Schauplatz Volkswerft, sechs Uhr: Eine Gruppe von Männern wartet mit Gepäck fröstelnd neben dem Pförtnerhäuschen. Russische Hochseefischer in blauen Wattejacken und Nautiker aus Nevelsk auf der ostsibirischen Halbinsel Sachalin. Ein Trupp Deutsche und ein norwegischer Techniker gesellen sich dazu. Aus dem tropischen Singapur ist extra ein Rostocker Elektronik-Spezialist eingeflogen worden, wo er Anlagen auf einem DSR-Frachter repariert hat.

Im Küstenbus rollt die bunte See-Mannschaft über Rügen, einem glutroten Sonnenaufgang entgegen – und „unserem“ Schiff. Antenne M-V vermeldet einen heiteren Frühlingstag. Valerij, einer der verantwortlichen russischen Ingenieure für die 15er Serien des Fang- und Verarbeitungsschiffes vom Typ 419, ist skeptisch: „Als Seemann bin ich abergläubisch.“ Warum das? „Weil wir heute mit dem 13. Schiff auf Werft-Erprobungsfahrt gehen.“ Bereits am Vortag ist das Fischerei-Motorschiff „Mys Muravjeva“ von Stralsund nach Mukran geschleppt worden.

6,40 Meter Tiefgang – zu viel für den Sund

Weil das Schiff mit 6,40 Metern Tiefgang nicht durch die Sund-Oststeuerung gekommen wäre. „Mit der 100 Tonnen-Hubkraft eines Pontons haben wir das tiefer liegende Heck um einen Meter angehoben. Zu Hilfe gekommen ist uns das windbedingte Stauwasser von 40 Zentimetern. Macht genau fünf Meter, der passende Tiefgang für den Trawler“, erläutert Werftkapitän Detlef Grigo die Notwendigkeit der Überführungsfahrt.

In einem der beiden Fahrbecken präsentiert sich uns das noch far-

benfrische, in schmuckem Blau und Weiß gehaltene Schiff: fast 2000 BRT groß, 64 Meter lang, 10 Meter breit, 22 Millionen DM teuer. Jeder Platz ist heute „ausgebucht“. 55 Personen, die gesamte spätere Besatzungskapazität, sind an Bord. Dreimal kurz dröhnt das Typhon über den Hafen: Auslaufen, Maschine läuft rückwärts!

Sicherheits-Check unter Extrem-Bedingungen

Auf der Brücke ist es randvoll. In gespannter Ruhe wartet jeder auf seinen Einsatz – in der Maschine, an den nautischen Geräten, den Fischereiwinden, der geballten Elektronik. Alles vom Feinsten, Modernsten, Sichersten. An Sassnitz und der leuchtend weißen Kreideküste dampfen wir vorbei. Kurs Tromper Wiek. Hier wird auf der „Meile“, einer durch Tonnen markierten Strecke von 1852 Metern Länge (eine Seemeile), die Schiffsgeschwindigkeit gemessen.

Chef-Controller Karsten Neumann drückt die Stoppuhr: „Achtung, Null!“ „Mys Muravjeva“ legt sich mit ihrer robusten 2425 kW-Hauptmaschine voll ins Zeug. „o. k.“, heißt es nur noch in der fachmännischen Runde, als die Garantieschwindigkeit von 14 Knoten sogar noch um 0,3 Knoten übertroffen ist. Verschiedene Fahrtstufen werden durchlaufen, schließlich sogar von „Voll voraus!“ auf „Voll zurück!“ In nur 95 Sekunden steht das Schiff. „Extremmanöver, die sonst nie gefahren werden, aber aus Sicherheitsgründen möglich sein müssen“, erklärt Neumann. Drehkreise mit Höchstfahrt zeigen einen starken Neigungswinkel an.

Auf Wunsch der Russen sind viele Leitungen und schwere Winden an Oberdeck montiert worden“, schüt-



Die „Mys Muravjeva“ im Hafen Rostock. Das 13. Schiff der Serie hat den Test glänzend bestanden.

Foto: PSW

telt Objektmanager Peter Kunert verständnislos den Kopf, „Wir haben da ganz andere Erfahrungen, aber der Wunsch des Kunden ist uns Befehl.“ Kunert ist auf der Volkswerft schon lange im Geschäft. Er weiß, was sich bewährt hat. Die Russen hingegen pochen auf ihre speziellen Fangbedingungen im Eis der Beringsee und des Ochotskischen Meeres. Den Ingenieur der norwegischen Klassifikationsgesellschaft Norske Veritas, einem Seefahrts-TÜV, ficht das nicht an. Für ihn müssen die vorgegebenen Werte stimmen, ehe er sein „o. k.“ gibt.

Rostocker Fischer prüfen das Riesen-Netz

Vor uns liegen sechs Stunden Fahrt ins Seegebiet östlich von Bornholm. Dort ist das Wasser mit 80 bis 100 Metern tief genug für Probefänge mit dem „Spielnetz“, wie die mitfahrenden Rostocker Hochseefischer es spöttisch nennen. Die dänischen Behörden erlauben zwar die Tests der Windenzugkraft in ihren Gewässern, nicht jedoch ein geschlossenes Netz. Das werfteigene ist daher offen, so daß kein Fisch ge-

fangen werden kann. In dichtem Abstand passieren wir eine markant-makabre Wracktonne: die Untergangsstelle der polnischen Fähre „Jan Heweliusz“. Eine nachdenkliche Stimmung macht sich breit, die Gespräche kreisen um das Unglück.

Auf dem Arbeitsdeck klariert derweil die Fischer aus Marienehe das über 300 Meter lange und 60 000 DM teure Netz und bereiten es zum Aussetzen vor. Eine schwere Puzzlearbeit mit Leinen, Drähten und Schäkeln bei Seegang auf rutschigem Deck. Von einer großen Rolle mitschiffs spult das Fanggerät in die mehrere Meter hohe See. „Njet Problem“, vermeldet Chef-Ingenieur Oleg zufrieden und verzichtet auf weitere Beweise.

Der rundliche Mann aus dem fernen Osten Rußlands ist voll des Lobes über die Volkswerft-Qualität. „Wir könnten noch mindestens 100 dieser Schiffe hier bauen lassen, wenn da nicht gewisse Finanzierungsprobleme wären“, meint Oleg in bestem Englisch und kommt ins Schwärmen: „Pro Schiff fahren wir bei 300 Seetagen über 20 Millionen Dollar im Jahr ein, weil wir den Fisch, überwiegend Lachs, in Japan

und den USA verkaufen.“ Bei 80 Metern Tiefe wird ein Ankermanöver gefahren. Alles greift und hält problemlos. Zum Abendbrot ist die Messe nicht mehr ganz so voll: Seekrankheit fordert unter den Technikern ihre Opfer. Auch die beiden Köchinnen sind blasser geworden. Peter Kunert fürchtet für die Abschlußfeier mit Oleg: „Das kenn' ich schon!“ Wie der Teufel das Weihwasser, so scheut er nach „leidvollen Erfahrungen“ die feucht-fröhlichen Wodka-Orgien.

Über Nacht steht der Kurs via Nordbornholm und Südschweden auf Rostock. Nach dem Frühstück klettert vor Warnemünde der Lotse an Bord. „Das ist die bisher schnellste Werftprobefahrt gewesen“, resümiert Peter Kunert grinsend: „Weil Oleg zu seiner Frau nach Stralsund will, wo er seit drei Jahren wohnt.“ „Das 13. Schiff – ein sehr gutes Schiff“, muß auch der abergläubische Valerij eingestehen.

Noch eine Woche Restarbeiten und Großreinschiff in Rostock, dann heißt es nach einer Abschieds- und Übergabefeier mit Flaggenwechsel endgültig „Leinen los!“ in die fernöstlichen Fanggebiete mit hochmoderner Stralsunder Fangtechnik.

Artikel_1995_04_08_OZ_S17