

„Die Stasi war auf den Landgängen nie dabei“

Tronje Sommerfeld war einer der wenigen Hochseefischer der DDR. Heute würde er sein Metier nicht mehr ausüben wollen



■ Lutz Steinbrück

An einem Tag in den siebziger Jahren blühte in einem beschaulichen Magdeburger Vorort der Hanf. Den Samen hatte Tronje Sommerfeld von einer Schiffsreise aus Halifax mitgebracht. Das liegt in Kanada. Seiner Oma sagte er: „Das ist ‚ne Urwaldpflanze‘, sie hat den Hanf dann im Garten ausgesät. Die Mini-Plantage hätte dem Hochseefischer und seiner Familie Ärger machen können. In der DDR durfte es keine Drogen geben. Nach ein paar Monaten mähte Oma die Pflanzen nieder, „weil die keine Blüten kriegten und den Tomaten das Licht wegnahmen“. Sommerfeld lacht scheppernd. Er tut das oft, wenn er von früher erzählt, als er noch zur See fuhr.

Tronje Sommerfeld, 71, sitzt in einem blau-weißen Poloshirt auf dem Sofa an seinem Wohnzimmerisch. Er hat sein halbes Leben auf dem Meer verbracht, jetzt lebt er in einer Zweizimmerwohnung im sechsten Stock eines Plattenbaus in Rostock-Evershagen. An den Wänden prangen maritime Reliquien, getrocknete Seesterne, Krabben und ein bemalter Schildkrötenpanzer, dazu afrikanische Masken, Macheten und Aquarelle mit maritimen Motiven. Und auch das Bild eines Freundes, es zeigt einen Seemann im schwarzen Regencap, der bei Sturm am Steuerrad ein Schiff auf Kurs hält. Im Bücherschrank stehen Schriften über die Schifffahrt. In der Ferne qualmen zwei Schlotte. Aus seinem Fenster kann Sommerfeld in den Himmel schauen.

Westafrika und Montevideo

Er fuhr von 1970 bis 2005 als Elektromonteur zur See, mit der DDR-Hochseefischerei war er auf allen Meeren, einer von wenigen Tausend, die auch im kapitalistischen Ausland an Land gehen konnten. Nach der Wende konnte er bei internationalen Reedereien anheuern. Gut ausgebildete Leute wie er waren dort gefragt. Tronje Sommerfeld ist ein Offizierssohn, wurde in Berlin geboren und ist in Magdeburg aufgewachsen. „Mein Vater hat mich als Kind in Zinnowitz mal mit auf ein Marineschiff ge-

nommen“, erzählt er. „Ich war begeistert.“ Er wollte Seemann werden und absolvierte nach der Schule eine Lehre zum Elektromonteur.

1960 kam er für drei Jahre als Elektriker zur DDR-Marine, hat bei der Armee Tauchen gelernt, aber der Drill machte ihm zu schaffen. Meist waren sie auf der Ostsee unterwegs. Über ein Zeitungsinserat hat er seine spätere Frau kennengelernt. „Wir haben dann in Warnemünde gezeltet, und es hat ordentlich geregnet. In dieser Nacht entstand unser erster Sohn“, sagt Sommerfeld. Die beiden heirateten 1963. Weil er nicht bei der Armee bleiben wollte und es bei der Handelsflotte nicht klappte, zog er mit seiner Frau nach Magdeburg und war in einem Motorenwerk beschäftigt.

Aber er wollte aufs Meer. Der zweite Sohn kam zur Welt. 1970 entdeckte Sommerfeld im Betrieb eine Reklame für die Hochseefischerei. „Das war meine Chance“, sagt er. Seine Frau lockte er so: „Ich fahre zwei Jahre auf See, dann haben wir viel Geld.“ Das gute Einkommen überzeugte sie, denn neben dem Grundlohn der Berufsgruppe wurde nach Fangquoten bezahlt. „Im Schnitt bekamen wir das Dreifache eines Normalverdieners und kehrten mit 3.000 Mark Handelsgeld von den Fangreisen zurück.“ Aus zwei Jahren als Hochseefischer wurden 20. Sommerfeld arbeitete erst als Deckschlosser, dann als Elektromonteur und wurde Mitte der siebziger Jahre Elektro-Meister. Seinen Stammpflicht fand er auf dem Fang- und Verarbeitungsschiff Peter Kast.

Seine Frau hat ihn bei der Parteileitung angeschwärzt – wegen einer Geliebten

Sommerfeld blättert in einem Fotoalbum, das auf seinem Tisch liegt. Er lässt die Jahre auf See aufleben, manche Erlebnisse hat er in Super-8-Filmen auf Videokassetten festgehalten, die er stolz vorführt; wie er 1979 in Westafrika Süßigkeiten an Kinder verteilt oder Bananenstauden schultert. Aufnahmen von Deck zeigen die Hafeneinfahrt von Montevideo, Bergketten in Feuer-land oder den hohen Wellengang im europäischen Nordmeer. Unerreichbare Orte für die meisten Ostler. Neid habe er bei Bekannten jedoch nie gespürt.

Hat er selbst sein Leben wie das eines Abenteurers empfunden? Als romantisch? Sommerfeld winkt ab: „Von wegen! Wir waren im Schnitt 100 Tage mit fast 100 Mann

Besatzung an Bord und haben hart gearbeitet. Ich war acht Stunden täglich im Einsatz, oft bei 50 Grad im Maschinenraum, und wurde bei Notfällen geweckt.“ Manchmal habe er bei frischem Fang unter Deck auszuweichen müssen, wo es wie in einer Fischfabrik zuging. Hier wurde der Fang sortiert, filetiert und eingefroren. Mitarbeiter der Verarbeitung bildeten etwa die Hälfte des Bordpersonals.

Für seinen Drang aufs Meer, den hohen Verdienst oder die Landgänge in fernen Ländern nahm er den Stress in Kauf. Mit Begriffen wie Fernweh oder Sehnsucht kann er allerdings wenig anfangen. „Kenn' ich nicht“, sagt er dann kurz. Er schwärmt von San Francisco oder Kuba, dem Strand, dem Nachtleben, vom Havana-Club-Rum. Nach Feierabend traf sich die Maschinenraum-Crew oft in Sommerfelds Schlafkammer, es war ihre Bordkneipe. Sie tranken, kloppten Skat, schmetterten Seemannslieder zur Gitarre. La Paloma auf ostdeutsch. An ihre Kojenwände pinnten sie sich Poster aus Westmagazinen, „nackte Weiber“. Ein kleiner Trost, der zum Mythos des Seemanns passt. „An Land waren wir oft in Bars und Kneipen und haben einen draufgemacht.“ In jedem Hafen eine Braut? Tronje Sommerfeld findet das ein bisschen übertrieben, auch wenn er „kein Kind von Traurigkeit“ war.

Auch wenn seine Beziehung darunter gelitten hatte, würden nicht alle Partnerschaften von Seefahrern in die Brüche gehen, sagt Sommerfeld: „Es gab auch Fischer mit langjährigen Ehen.“ Sommerfeld trennte sich Mitte der siebziger Jahre von seiner Frau, aber daran sei nicht die Schifffahrt Schuld gewesen. Sondern es hätte einfach nicht gepasst. Sie habe ihn bei der Parteileitung der Hochseefischer angeschwärzt, nachdem sie herausgefunden hatte, dass er nebenbei eine Geliebte in Rostock hatte. „Die Genossen sagten zu mir, ich sollte das klären.“ Er wollte sich nicht unter Druck setzen lassen und reichte die Scheidung ein.

Fühlte er sich manchmal allein? Über Einsamkeit will er nicht reden. Vielleicht weil er sie nicht ablegen kann, die harte Schale, die Männer wie er sich über die Jahre auf See zugelegt haben. Vielleicht will er sich auch schützen, vor Dingen die nicht in sein Selbstbild passen. Auf den Schiffen ging es derb zu, etwa bei Ritualen wie der Äquatortaufe. Wer ihn das erste Mal überquert hat, wurde gefesselt, mit Altöl und Farbe eingeschmiert und musste ein Bad in altem Wasser mit stinkenden Küchenabfällen nehmen. Einmal hievten Fischer einen Hai an Bord und töteten ihn nach Stunden an Deck mit einer Axt, um ihm die Zähne zu entfernen.

Ganz unideologisch

Gab es eigentlich auch Frauen an Bord? „In den sechziger Jahren arbeiteten viele bei uns in der Verarbeitung“, sagt Sommerfeld. „Dann wurden es weniger, weil der Job zu hart war. Es fuhren nur noch ein paar Frauen mit, meist als Stewardess in der Kombüse oder als Funkerin.“ Auf einer Fahrt verliebte sich eine Stewardess in ihn, das Resultat der Affäre: Sohn Nummer drei. Mittlerweile ist Tronje Sommerfeld mit einer Rostockerin liiert, aber die beiden wohnen nicht zusammen, er sagt, er brauche seinen Freiraum.

Die Gefahr, dass einer der Seemänner von einem Landgang in einer westlichen Hafenstadt nicht wiederkam, schwebte bei den DDR-Behörden immer mit. „Ich hatte das nicht vor“, sagt Sommerfeld knapp. Er kennt wenige, die abgehauen sind. Die meisten seien ganz zufrieden gewesen mit ihrem Leben. Schließlich waren sie als Hochseefischer privilegiert. „Die Stasi war bei Landgängen nie dabei“, sagt Sommerfeld. Klingt nach einem unideologischen Alltag, man half allen Schiffen, die in Not geraten waren, unter welcher Flagge sie auch immer fuhren. Seefahrerkodex.

Es ist bewölkt an diesem Nachmittag, Sommerfeld möchte jetzt den Rostocker Fischereihafen zeigen, oder was noch von ihm übrig ist. Ein paar Forschungsschiffe

und kleinere Holzfrachter ankern am Ufer, früher legten hier die Hochseeschiffe an, wenn sie nach Rostock zurückkehrten. „Es war Trubel“, sagt Sommerfeld, „wenn wir ankamen, wurden wir von unseren Familien empfangen.“

Heute begegnet man hier kaum Menschen, nur ein paar herrenlose Holzstapel lagern am Kai.

sich ja aus – und reparierte jetzt deren Schiffe auch in den Häfen von Buenos Aires, São Paulo oder San Francisco.

Tronje Sommerfeld stoppt vor einem mächtigen Backsteinbau, der früher zum Fischkombinat gehörte.

Heute gibt es hier einen Fischmarkt – und „den leckersten Fisch der Stadt“, sagt er. Der Kontakt zu den Kumpels von der Hochseefischerei sei nie abgerissen, sein gesamter Freundeskreis besteht aus ehemaligen Kollegen. Wenn sie sich treffen, reden sie über alte Zeiten, dann lebt die alte Gemeinschaft wieder auf. „Aber es werden immer weniger“, sagt Sommerfeld. Wenn er alle zwei Jahre beim Treffen der Rostocker Hochseefischer am Fischereihafen ist, „höre ich immer, wer gestorben ist“.

Würde er heute noch zur See fahren? „Sofort, aber nicht mit der heutigen Hochseefischerei“, sagt Sommerfeld. Dafür sei er zu alt, und außerdem hätten sich die Bedingungen an Bord verschlechtert. „Das ist heute alles beschissen. Ein Kumpel von mir fährt für eine holländische Reederei. Es sind viel weniger Leute an Bord, du hast weniger Wachen, mehr Druck und keine geregelten Schichten. Wird das Netz ausgesetzt, kannst du drei Stunden schlafen, wenn es hochgehievt wird, wirst du sofort geweckt.“ Der globalisierte Weltmarkt hat auch den Kostendruck der Reedereien erhöht, alles muss effizienter sein, doch mit kleiner Besatzung wird die Arbeit noch mühsamer.

Tronje Sommerfeld schippert heute nur noch in nahen Küstengewässern, mit dem Angel- und Ausflugsbooter MS Zufriedenheit in Warnemünde. Es ist unwirtschaftlich und windig an diesem Abend, an Bord sitzen Touristen, die mal die Ostsee erleben und angeln wollen. Sommerfeld hält sich lieber unter Deck, er zapft manchmal Bier an der Theke, übernimmt kleine Reparaturen oder hilft beim Anstrich. Das Schiff schaukelt jetzt bei Windstärke 5. Kleine Freiheit Warnemünde. Aber Tronje Sommerfeld ist zufrieden. Die große Welt kennt er ja schon. Er trägt sie in sich.

Nur noch Angelfahrten auf der MS Zufriedenheit in nahen Gewässern

Mit der Einheit kam auch das Ende der DDR-Hochseefischerei. Im Juli 1990 wurde das VEB Fischkombinat Rostock privatisiert, die staatlichen Subventionen fielen weg, die meisten Schiffe wurden verkauft oder abgewrackt. „Die Rostocker Hochseefischerei wurde zerschlagen.“ Jetzt klingt Sommerfeld sehr ernst. „Die meisten von uns mussten den Beruf wechseln, von mehr als 4.000 Hochseefischern blieben nur ein paar Hundert übrig, die weiter für andere Reedereien fuhren.“ Wer unter Deck den Fisch verarbeitet hatte, fand meist schnell einen Job in der Lebensmittelindustrie. Die richtigen Seeleute stachen nun von Bremerhaven oder Holland aus in See. Auch Sommerfeld fiel nach der Wende in keine Krise, er war als Elektriker an Bord weiter gefragt und arbeitete einige Jahre für eine schwedische Reederei. Sie hatte Schiffe der DDR-Hochseeflotte in Betrieb genommen. Mit der Elektronik kannte er

ANZEIGE

WER NUR SEINE STIMME ABGIBT, HAT NICHTS MEHR ZU SAGEN



Wer mitreden will, braucht klare Worte: mutigen Journalismus von links und eine Zeitung, die ausspricht, was andere ungesagt lassen: »neues deutschland«.

DAS »ND« WAHLABO:

Kompetenter, mutiger Journalismus von links mit spannenden Debatten, Berichten und Analysen rund um die Wahl.

Jetzt 2 Monate lesen für nur 31€*!

Tel.: (030) 29 78 18 00 www.neues-deutschland.de/aktionsabo

*Das Abonnement endet automatisch nach 2 Monaten

neues deutschland
DRUCK VON LINKS

Der Rostocker Hafen – 800 Jahre Seefahrt

Bereits im 12. Jahrhundert wurde auf der Warnow Schiffshandel getrieben. 1218 erhielt Rostock das Lübische Stadtrecht und erlangte als Mitglied der Hanse große Bedeutung.

Nach der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien dehnte sich der Welthandel nach Übersee aus. Nachdem 1850 die englische Navigationsakte aufgehoben worden war, was den Seehandel für deutsche Schiffe erleichterte, wurde im selben Jahr der Vorläufer der Neptun-Werft gegründet. 1877 verfügte die Stadt über die größte Handelsflotte im Ostseeraum. Im 20. Jahr-

hundert wurde der Rostocker Hafen dann bedeutungsloser.

Anfang der fünfziger Jahre entstand mit dem VEB Fischkombinat ein Fischereihafen, in dem die dazugehörigen Rostocker Hochseefischer ankerten. 1953 bestand die staatlich subventionierte Flotte bereits aus 41 Schiffen, die in der Nordsee und im Atlantik fischten, um das Volk mit günstigem Fisch zu versorgen – in den achtziger Jahren wurden durch Verkauf von Frischfisch auch Devisen erwirtschaftet. Bis 1989 handelte der Heimathafen der staatlichen Handelsflotte der Deutschen Seereederei mit Massenschüttgütern. Nach

1990 wurden Fischkombinat und Seehafen privatisiert, auch die Seereederei. Mehr als 20.000 Menschen verloren ihre Jobs. In den neunziger Jahren erlaubten der Ölhafen, die Anlagen für Umschlag von Getreide, Düngemittel, Kohle und Zement sowie das Terminal für Holz-, Zucker- und Stückgut-Export erneut weltweiten Handel. Etwa 12.500 Beschäftigte arbeiten dort. 2012 war Rostock die Nummer zwei der deutschen Ostseehäfen hinter Lübeck – und auch der Fährverkehr hat mit zwei Millionen Gästen jährlich zugelegt. Auch etwa 200 Kreuzfahrtschiffe laufen im Jahr in Rostock ein. LUT