

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

L. inw.

4872

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299007



B. 2

173.



610^x

Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung in Deutschland.*)

Von Kapitän z. S. a. D. Dittmer.

Vorbemerkung.

In den Vorlagen, Eingaben und Schriften, deren Zweck die Bewilligung von Reichsmitteln zur Hebung der Seefischerei oder die Hergabe von Geldern aus diesen Mitteln ist, steht seit Jahrzehnten die Bedeutung der Seefischerei für die Bemannung unserer Kriegsflotte als Begründung in erster Reihe.

Demgegenüber mußte die Tatsache bestürzend wirken, daß der Seefischerersatz unserer Kriegsmarine in den letzten sechs Jahren zahlenmäßig zurückgegangen ist.

In der vorliegenden Arbeit ist der Versuch gemacht, die Gründe für diesen Rückgang zu finden und klarzulegen, wie er aufgehoben und beseitigt werden kann. Zu diesem Zweck mußte ein Umriss der Zustände in der deutschen Seefischerei gegeben werden, wobei ein geschichtlicher Rückblick und ein Vergleich mit den Verhältnissen des Auslandes für das richtige Verständnis unentbehrlich ist.

Einleitung.

Zweck der Seefischerei ist der Fang von eßbaren und anderen Nutzfischen sowie von Schal- und Trantieren.

Jedes Werk und jede größere Arbeit über Seefischerei sollten daher mit einer kurzen, aber erläuternden Übersicht der Nutzfische und -tiere der in Frage kommenden Meere beginnen, damit der Leser Auskunft finden kann, wenn er in dem Werk auf die Namen von Seefischen oder anderen -tieren stößt.

Eine in diesem Sinne verfaßte Übersicht über die Nutzfische und -tiere der deutschen Meere sowie der angrenzenden Meeressteile und Gewässer fehlt noch. Sie würde in dieser Arbeit zu weit führen, wäre aber in einem Handbuch der deutschen Seefischerei unentbehrlich.

Die Arbeiten des Professors Dr. Ehrenbaum zu Hamburg**) und des Geheimrats Professor Heincke zu Helgoland auf diesem Gebiet***) verfolgen einen anderen Zweck, als den eines zum Nachschlagen bestimmten Verzeichnisses. Auch das

*) Auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse und langjährigen Erfahrung kommt der Herr Verfasser zu bestimmten Ansichten und Vorschlägen, deren Verfechtung im einzelnen ihm persönlich überlassen bleiben muß. Interessenten, die nicht zum ständigen Leserkreis der „Marine-Mundschau“ gehören, werden darauf hingewiesen, daß in bestimmten Grenzen kurzgefaßte zustimmende oder abweichende Ansichten unter „Meinungsaustausch“ veröffentlicht werden können. Die Schriftleitung.

**) „Mitteilungen über die Lebensverhältnisse unserer Fische.“ Von E. Ehrenbaum, Hamburg; in der Zeitschrift „Der Fischerbote“, herausgegeben von Fischereidirektor S. Lübbert und Professor Dr. E. Ehrenbaum in Hamburg. Verlag von L. Friedrichsen & Co., Hamburg I, Jahrgang I bis V.

***) Mitteilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei: „Die Nutzfische der deutschen Meere“, Jahrgang 1885 bis 1889.

Verzeichnis der „Sammlung von Präparaten der Nutzfische der deutschen Meere“, welche Professor Dr. Heinke für die Fischerei-Ausstellung der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 arrangiert und aufgestellt hatte, entspricht dem Zweck nicht, welchen ich hier im Auge habe. *)

Die Bedeutung der Seefische für die Menschen liegt in ihrer Zahl. Sie werden eingeteilt in viele Ordnungen, welche mehr als 180 Familien enthalten. Jede Familie soll im Mittel 20 Gattungen und jede Gattung bis zu 6 Arten haben. Neben den Arten sollen noch Abarten bestehen. An Arten werden nach vorstehendem bis gegen 19 000 zu zählen sein. **)

Professor Heinke gibt in dem erwähnten Verzeichnis 81 Arten — ohne Schäl- und Krustentiere — für die deutschen Meere an. In den Gewässern Ost- und Westpreußens kommen 73 Arten vor. ***) Von den in französischen Häfen zur Anlandung kommenden Seefischen werden 113 Arten gezählt. **)

Hier sollen nur wenige der wichtigsten Seefischarten namhaft gemacht werden.

Familie der Seringe.

Sering, *Clupea harengus* Linné,
Sprott oder Breitling, *Clupea sprattus*
Linné.

Familie der Aale.

Aal, *Anguilla vulgaris* Fleming, †)
Meeraal, *Conger vulgares* Cuvier.

Familie der dorschartigen Fische.

Kabeljau, in der Ostsee Dorsch genannt, *Gadus morrhua* Linné,
Schellfisch, *Gadus aeglefinus* Linné,
Röhler, *Gadus virens* Linné,
Seehecht oder Hecht dorsch, *Merluccius vulgari* Linné,
Leng, *Lota molva* Linné.

Familie der schollenartigen Fische.

Heilbutt, *Hippoglossus vulgaris* Fleming,
Steinbutt, *Rhombus maximus* Linné,

Seezunge, *Solea vulgaris*, Quensel,
Flunder (Strußbutt, Elbbutt, Wattbutt, Butt),
Pleuronectes flesus Linné,
Scholle (Goldbutt, Blattbutt), *Pleuronectes platessa* Linné,
Rotzunge, *Pleuronectes microcephalus* Donovan.

Familie der lachsartigen Fische.

Lachs, *Salmo salar* Linné, ††)
Meer- oder Lachsforelle, *Salmo trutta*
Linné,
Nordseeschnäpel, *Coregonus oxyrhynchus*
Linné,
Ostseeschnäpel, *Coregonus lavaretus* Linné.

Familie makrelenartiger Fische.

Makrele, *Scomber scomber* Linné,
Bastardmakrele (Stöcker), *Caranx trachurus*
Linné.

*) Die deutsche Seefischerei, Separatabdruck aus Spezialkatalog VII, Deutsche Fischerei. Ausstellung der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896. Im Auftrage des Deutschen Seefischerei-Vereins, zusammengestellt vom Professor Dr. Henking, Generalsekretär. Berlin 1896. Druck und Verlag von Rudolf Mosse, S. 142.

**) Marcel A. Héribel, Docteur des sciences, Professeur de l'Institut Maritime. „Pêches Maritimes d'Autrefois et d'Aujourd'hui“, E. Guilmoto, Editeur. Paris 1911, Rue Mézières 6.

***) Mit Einschluß der Frischwasserfische: „Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen“. Von Berthold Benecke, Professor der Universität Königsberg i. Pr. Hartung'sche Buchhandlung, 1880.

†) Nach den Festsetzungen des Vereins Deutscher Fischhändler:

Groß	mindestens $\frac{3}{4}$ kg	das Stück,
mittelgroß	$\frac{3}{8}$ bis $\frac{3}{4}$	„ „ „
klein	$\frac{1}{8}$ bis $\frac{3}{8}$	„ „ „

††) Extra groß	über $12\frac{1}{2}$ kg	das Stück,
groß	7 bis $12\frac{1}{2}$	„ „ „
mittelgroß	5 „ 7	„ „ „
mittelklein	2 „ 5	„ „ „
klein	unter 2	„ „ „

In England unterscheidet man sehr praktisch: Am Boden lebende Fische und Fische, die in der Nähe der Oberfläche oder zwischen Boden und Oberfläche leben. Oben oder zwischen oben und unten leben die Herings- und Makrelenarten. Am Boden leben alle anderen Arten.*)

Die Fruchtbarkeit der Seefische ist sehr groß. Der Hering setzt in einer Laichzeit etwa 40 000, der Kabeljau 4 500 000, der Schellfisch 450 000, die Flunder 970 000, die Scholle 300 500 Eier ab.

Welche Fischmengen die Meere und Ozeane bergen, wissen wir noch nicht; wir stehen am Anfang der Forschung in dieser Richtung. Andererseits hat auch die Ausbeutung der Meere in einem Maße, welches die Frage nach ihrer Unererschöpflichkeit stellt, erst begonnen.

Deutsche Seefischerei-Fanggeräte.

Das Reichs-Marine-Amt veröffentlicht als Anlage zu den „Nachrichten für Seefahrer“ seit 1901 jährlich, seit 1912 in jedem zweiten Jahr, eine „Beschreibung der wichtigsten deutschen Seefischerei-Fanggeräte in der Nord- und Ostsee und ihrer Kennzeichnung“, nach Angaben des Deutschen Seefischerei-Vereins.

Diese Schrift erschien 1912 in 11. Auflage mit 1 Tafel und 57 Abbildungen. Sie soll den Kriegs- und Handelsschiffen aller Nationen die Möglichkeit geben, die ausgebrachten Seefischereigeräte zu erkennen, damit ihre Beschädigung vermieden wird. Die Veröffentlichung hat bei anderen Nationen Anklang und Nachahmung gefunden. Sie hat im übrigen auch einen fischereitechnischen Wert, indem sie zur Belehrung unserer Fischer verwendet werden kann und verwendet wird.

In Anlehnung an diese Beschreibung unterscheiden wir:

- I. Treibnetze,
- II. Stellnetze und verankerte Treibnetze,
- III. Hamen und Reusen,
- IV. Grundschleppnetze,
- V. Waden,
- VI. Angeln.

Treibnetze. Bei Benutzung in offener See liegt das Schiff, Fahrzeug oder Boot hinter einer senkrecht im Wasser hängenden Netzwand wie hinter einem Treibanker. Die Fische werden gefangen, indem sie mit dem Kopf in den Maschen der Netze hängen bleiben. Die Maschenweite entspricht der Kopfgröße der Fische.

Sieht man von den Betrieben in den Hafen- und Flußmündungen ab, so wird mit Treibnetzen in der Nordsee Hering, in der Ostsee Hering und Lachs gefangen.

a. Länge der Netzreihe in der Heringsfischerei der Nordsee mit Salzung an Bord (Loggerfischerei), Fleet genannt, bis zu	5000 m
b. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter a unter der Wasseroberfläche etwa	8 "
c. Länge der Netzreihe in der Lachsfischerei der Ostsee bis zu	2400 "
d. Länge der Netzreihe in der Heringsfischerei der Ostsee bis zu	1100 "
e. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter c unter dem Wasserspiegel	0 "
	(im Meerespiegel)
f. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter d unter dem Wasserspiegel	0 bis 5 m

*) Board of Agriculture and Fisheries. Annual Report on Sea Fisheries of England and Wales. For the Year 1912. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. London. Printed under the Authority of His Majesty's Stationery Office, 1913.

Stellnetze stehen wie eine Wand im Wasser und werden an beiden Enden verankert. Die Fische werden gefangen, indem sie mit dem Kopf in dem Netz hängen bleiben. Die Maschenweite entspricht auch hier der Kopfgröße der Fische. Mit Stellnetzen wird in den Mündungsstromläufen der Nordsee besonders Butt, in der Ostsee Flunder, Stör und Hering, Sprott und Makrele gefangen.

- a. Länge der Netze, deren oft mehrere in einer Reihe stehen, bis zu 600 m
 b. Tiefe der Netze unter der Wasseroberfläche Auf dem Meeresboden mit Ausnahme der Störnetze, deren Oberkante auf der Meeresoberfläche oder dicht darunter liegt.

Verankerte Treibnetze. Sind den Stellnetzen gleich oder sehr ähnlich, aber nur an einem Ende verankert. Sie werden in der Ostsee zum Fang von Lachs, Hering und Makrele verwendet.

Hamen und Reusen. Hamen sind feststehende, beutelartige Netze, die in den Mündungsstromläufen der Nordsee neben den verankerten Fahrzeugen ausgesetzt und durch vier Bäume offengehalten werden. Sie dienen zum Fang aller in den Stromläufen vorkommenden Fische und können mit verschiedenem Steert (Spitze des Fangbeutels) versehen werden. Bei dem Hering- und Sprottfang werden die Hamen auch von den Fahrzeugen geschleppt.

Reusen, Buhnen, Argen, Gaarden und Sticken an der Nordseeküste, Reusen und Bundgarne der Ostseeküste stehen in unmittelbarer Nähe des Landes, sind oft mit diesem direkt verbunden und dienen im ganzen zum Fang aller eßbaren Nutzfische und Schalthiere.

Grundschleppnetze werden von dem fangenden Schiff oder Fahrzeug aus über den Meeresgrund geschleppt.

In der Nordsee und auf den überseeischen Fanggründen zieht der Fischdampfer ein aus starken Manilahangarnen gestricktes Netz mit Maschinenkraft.

Auf den Segelwern und -kuttern der Nordsee herrscht noch die Segelkraft als Fortbewegungsmittel vor; der Motor ist neben der Segelkraft nur ausnahmsweise in Verwendung.

Die Zeese, ein Grundschleppnetz der Ostsee, wird in vielen Gegenden von Segelkuttern und -quafen mit Hilfsmotor geschleppt.

Die Krabbenkurre der Nordsee, das Braddengarn und der Keitel des Kurischen und Frischen Haffs, die Luchzeese des Stettiner Haffs gehören zu den Grundschleppnetzen.

Das Hauptfanggerät dieses Betriebes, nämlich das Grundschleppnetz der Fischdampfer, beherrscht nahezu den Frischfischfang der ganzen Erde in offener See. Das Netz ist sackartig, an dem beim Fangen geschlossenen Ende spitz. An dem hinteren, der Vorwärtsbewegung abgekehrten spitzen Ende kann es zur Entleerung des Fanges geöffnet werden. Die Vorderseite wird durch die Vorwärtsbewegung offengehalten. Die Zugkraft der an Bord des schleppenden Schiffes befestigten Leinen (Kurrleinen) greift an ein an jeder Seite der Netzöffnung befestigtes großes, auf

seiner Schmalseite stehendes Brett (Scheerbrett) so an, daß das Brett nach außen, der der Netzöffnung abgewendeten Seite, drängt und so das Netz offen hält.**)

Fischdampfernetz mittlerer Größe.

Garnstärke	0,63 bis 1,02 cm**)	
Maschenweite vorn, an den Scheerbrettern	7 cm von Knoten zu Knoten	
„ „ hinten „ „ „	4 bis 4,5 „ „ „ „	
Länge zwischen den Perpendikeln	40 m	
Öffnungsweite etwa	30 m	
Öffnungshöhe etwa	1 m	
Abmessung eines Scheerbrettes	Länge = 3,05 m Höhe = 1,22 „ Dicke = 10 cm	
Stärke der Zugketten an den Scheerbrettern		16 bis 25 mm
Gewicht eines Scheerbrettes aus Holz, mit Eisen beschlagen, ohne Zugketten		225 kg
Gewicht eines Netzes ohne Scheerbretter	390 „	
Länge der Netzzugleinen (Kurrleinen)	630 m	
Wassertiefe, bis zu der mit dem Netz gefangen werden kann = $\frac{\text{Leinenlänge}}{3} = \frac{630}{3} =$	210 m	
Stärke der Netzzugleinen	7,0 cm	
Material der Netzzugleinen	Stahlbrahttauerk.***)	

Das Ewer- und Kutternetz der Nordsee ist dem Fischdampfernetz ähnlich, aber viel kleiner und leichter als dieses. Das Dampfernetz wird mit der Dampfwinde, das Kutternetz mit der Handwinde oder mit der Motorwinde eingehievt.

Die Beese der Ostsee ist ein dem Grundschleppnetz der Fischdampfer ähnliches, aber viel kleineres und so leichtes Fanggerät, daß ein Mann es aussetzen kann und daß es von zwei Mann ohne Winde eingeholt zu werden pflegt, obgleich eine Winde für den Zweck sehr angebracht wäre.

Waden oder Zugnetze werden von dem fangenden Fahrzeug oder von Land an offener Küste ausgefahren und über den Meeresgrund nach dem Fangort, dem unter Umständen inzwischen verankerten Fahrzeug oder Boot, geschleppt. Eine Ausnahme macht die Sekwade oder das Beutelnetz, welches um zusammengedrängte Fischschwärme herum mit Booten senkrecht hängend ausgefahren, dann unten zusammengeschnürt und mit dem Fang an Bord genommen wird. Dieses Netz wird von deutschen Fischdampfern zum Heringsfang unter Island benutzt, mit Abmessungen von:

Länge	250 bis 400 m,
Tiefe	50 „ 80 „

Vereinzelt kommt es in kleineren Abmessungen auch im Heringsfangbetriebe der Ostsee vor.

*) „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.“ Verantwortlicher Redakteur Professor Dr. Henning. Berlin. Jahrgang 1907, S. 431: „Die Motorversuche des Deutschen Seefischerei-Vereins.“ Von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D.

***) Die Taufstärken beziehen sich stets auf den Umfang, die Kettenstärken auf den Durchmesser.

****) Alle Zahlenangaben ändern sich mit der Netzlänge; diese kann bis zu 55 m, die Länge der Kurrleinen bis zu 1800 m, also die Fangtiefe bis zu 600 m betragen.

Die Drehwade wird in der Nord- und Ostsee, die schleswig-holsteinische Wade, die Zeese und das Breitlingsgarn werden nur in der Ostsee verwendet, alle im Kleinbetrieb.

Mit der Segwade werden nur Hering und Makrele, mit den anderen Wadenarten werden alle in der Nähe des Meeresbodens lebenden Fische gefangen.

Angeln. Handangeln kommen in der Nord- und Ostsee vor. Das Hufen (Pilk) der dorschartigen Fische ist aber selten geworden.

Langleinen werden auf den Meeresboden gelegt, in gewissen Abständen von etwa 1 m mit beköderten Angelhaken versehen. Sie sind bis zu 4000 m lang, in der Nordsee selten, in der Ostsee häufig zum Fang von Dorsch und Flunder verwendet.

Die Lachsangeln der Ostsee werden an je einem Stein in See verankert. Jeder Fischer legt mehrere Schock Angeln aus.

Stechgeräte werden hier als unwichtig übergangen.

Schiffe, Fahrzeuge und Boote.

Heringslogger. Der französische Ligger (Chasse marée) war ein sehr guter Segler. Man übernahm ihn in den niederländischen und in den deutschen Heringsfang der Nordsee. Nachdem man die an drei Masten geführten Liggersegel beseitigt und eine Gaffeltakelung mit Großmast und Besanmast, also eine Galeas-takelung an die Stelle gesetzt hatte, behielt man den Namen Logger bei. *)

Wir finden in unserer Flotte:

Segellogger von 169 bis 399 cbm brutto,	
= mit Hilfsdampfmaschinen von 333 bis 479 cbm brutto,	
= deren Maschinen von 75 bis 200 PS leisten,	
= mit Hilfsmotoren (Explosionsmaschinen) von 227 bis 391 cbm brutto,	
= deren Motoren von 35 bis 80 PS _e leisten.	

Fischdampfer. Der Fischdampfer ist ein neuer Typus, der mit der gesteigerten Ausbeutung der Meere seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts entstand. Er führt Takelung und Segel nur zum Stützen des Schiffes in schwerer See, fährt und fängt nur mit Maschinenkraft.

Größe	366 bis 876 cbm brutto,
Maschinenstärke	220 = 450 PS.

Walfangdampfer. Diese Dampfer sind nach norwegischem Muster gebaut und mit Kanone zum Walfang ausgerüstet. **)

*) „Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902.“ Bearbeitet im Auftrage des Deutschen Seefischerei-Vereins von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Hannover und Leipzig. Hahn'sche Buchhandlung 1902, S. 11.

**) „Deutscher Seefischerei-Almanach.“ Herausgegeben von dem Deutschen Seefischerei-Verein. Bearbeitet von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Hannover und Leipzig. Hahn'sche Buchhandlung. Jahrgang 1905 S. 161, Jahrgang 1906 S. 179, Jahrgang 1907 S. 207.

„Das Nordpolarmeer.“ Nach Tagebüchern und Aufnahmen während der Reise mit S. M. S. „Olga“ von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein mit 7 Karten und 101 Abbildungen. Hannover und Leipzig. Hahn'sche Buchhandlung, 1901, S. 43.

Kleinbetrieb. Die Kutter der Nordsee sind aus dem plattbordigen Ewer, einem Fangfahrzeug für die Unterelbe, entstanden.*) Sie sind 87 bis 129 cbm brutto groß, die nicht häufigen Hilfsmaschinen sind bis zu 20 PSe stark. Alle sind mit Bünn (Behälter zum Lebendhalten der Fänge im Schiff) gebaut.**)

Die Wattfahrzeuge der Nordsee, zu denen die Krabbenfangfahrzeuge gehören, sind verschiedener Art, ganz gedeckt, halb oder dreiviertel gedeckt, auch offen, mit und ohne Bünn. Der neben der Takelung besonders in den Krabbenfangfahrzeugen verwendete Motor hat bis zu 24 PSe.

An der Ostseeküste zwischen der dänischen Grenze und Warnemünde ist die Quake das Hauptfangfahrzeug, meistens dreiviertel gedeckt, bis zu 40 cbm brutto groß, mit Bünn. Der Motor ist neben der Takelung viel in Verwendung, bis zu 16 PSe.

Die schleswig-holsteinischen Wadenboote sind offen. Der Motor beginnt in ihnen Verwendung zu finden.

Die Zeesenboote von Wismar und Umgegend sind halb gedeckt. Der Motor findet Eingang.

Neben den Quaken und Zeesenbooten fängt man von der mecklenburgischen Küste aus mit offenen Segeljollen, einem alten guten, aber vielleicht nicht mehr zeitgemäßen Typ.

Von den Zeesenbooten, Heringsnetzbooten, Garnbooten und Treibnetzbooten des Stralsunder Bezirks haben die Zeesenboote Bünn***) und dreiviertel Deck. Der Motor findet noch nicht Verwendung.

An der Seeküste des Stettiner Bezirks herrscht das Scheerboot vor, ein sehr flacher, schwer gebauter Typus mit Bünn. Der Motor beginnt Eingang zu finden.

Zwischen der Swinemündung und der russischen Grenze ist der gedeckte Kutter, in neuester Zeit Motorfutter, nach dänischem und schwedischem Muster das Hauptfangfahrzeug. Er ist bis zu 40 cbm brutto groß und ohne Bünn.

Daneben finden sich an dieser Küstenstrecke manche verschiedenen Arten Fangfahrzeuge, in der Regel auf Kielsohle gebaut, mit Seitenschwertern und häufig dem Fang von der offenen Küste aus dienend. Neben den Sicken und Lommen der Billauer Gegend soll hier nur der Angellahn der Cranzer Fischer erwähnt werden.

In den Strom- und Flussmündungen der Nordsee fangen Strom-, Watt- und andere Jollen neben Kuttern, Ewern usw. In den Häfen und Strömen der Ostsee sind die Tucker, Tagler und Polten des pommerschen, die Angellähne des frischen, die Keitel- und Braddenlähne des kurischen Hafens zu erwähnen.

Statistik.

Als Grundlage für alle Maßnahmen zur Hebung der Seefischerei ist nötig eine regelmäßige und genaue Statistik:

1. der Schiffe, Fahrzeuge und Boote, 2. der Fischer, 3. der Fänge.

*) „Seefischerei-Fahrzeuge und Boote ohne und mit Hilfsmaschinen.“ Von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. zu Hannover und G. B. Buhl, Schiffbaumeister zu Frederikshavn in Dänemark. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Hannover und Leipzig. Gahnsche Buchhandlung, 1904, S. 20.

**) Siehe hier und in der Folge: „Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913.“ Erster Teil.

***) Hier Deken genannt.

Im Jahr 1873 veröffentlichte Professor Dr. Hensen zu Kiel eine Arbeit unter dem Titel: „Über die Befischung der deutschen Küsten.“ Die Angaben gelten für das Jahr 1872 und erstrecken sich auf die Zahl der Fahrzeuge und Boote, der eigentlichen Fischer, Gelegenheitsfischer und Gehilfen derselben. Sie sind dem Jahresbericht der „Kommission zur Erforschung der Deutschen Meere in Kiel“ für die Jahre 1872 und 1873 entnommen.*) Die Jahresberichte für 1874 bis 1876 brachten auch Angaben über Fangergebnisse, hauptsächlich aus der Ostsee.

Die „Beiträge zur Statistik der deutschen Seefischerei“, im Auftrage der „Sektion für Küsten- und Hochseefischerei“**), bearbeitet von Dr. phil. M. Lindemann in Bremen, Berlin 1888, faßten alles damals erlangbare statistische Material über das Gewerbe zusammen, mit Einschluß der Arbeiten der erwähnten Kommission.

In allen diesen Schriften handelt es sich im wesentlichen um eine einmalige, nicht genaue Ermittlung (Zählung). Es liegt aber auf der Hand, daß man von Jahr zu Jahr genau zählen und ermitteln muß, wenn festgestellt werden soll, ob, wie und wo das Gewerbe verfällt oder aufblüht. Aus diesem Bedürfnis heraus entstand im Jahre 1898 der erste Teil des seitdem jährlich erscheinenden Deutschen Seefischerei-Almanachs. Darin sind von Jahr zu Jahr verzeichnet:

- a) die registrierten***) Fang- und Seefischerei-Handelsfahrzeuge mit Besatzungen,
- b) die nicht registrierten Fahrzeuge, Boote und Rähne sowie die in den Betrieben beschäftigten Fischer.

Wer die Verzeichnisse der verschiedenen Jahrgänge genau nachprüft, wird bald auf unbeantwortete Fragen stoßen. Sie haben folgende Mängel:

1. Die Angaben über die registrierten Fangschiffe unter 50 cbm Bruttogröße und über die Seefischerei-Handelschiffe sind nicht genau. Das Material des „Germanischen Lloyd“, †) welcher die Verzeichnisse zusammenstellt, reicht hier nicht aus, auch „Das Handbuch der Deutschen Handelsmarine“ ††) versagt.

2. Die Angaben über die nicht registrierten Fahrzeuge, Boote und Rähne, sowie die in den Betrieben beschäftigten Fischer sind mit wenigen Ausnahmen sehr unzuverlässig.

Solange diesem Übelstande nicht abgeholfen ist, solange die unter 1 und 2 erwähnten Angaben nicht von Jahr zu Jahr genau gemacht und veröffentlicht werden, läßt sich nicht übersehen, wie es um das Gewerbe in den verschiedenen Betrieben, Gegenden und Orten bestellt ist. Daraus folgt wieder, daß sich die Mittel zu seiner Hebung und Verteidigung nicht hinreichend übersehen und schwer finden lassen.

Weshalb dieses wichtige Material, das in jedem anderen nordeuropäischen Seestaat jährlich gesammelt und veröffentlicht wird, bei uns bisher nicht zu erlangen

*) Diese Jahresberichte sind erschienen bei Wiegandt, Hempel und Parey in Berlin.

**) Über die Sektion siehe S. 328 und 349.

***) Nach dem „Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe“ vom 22. Juni 1899, Reichsgesetzblatt für 1899, Seite 319 muß jedes über 50 cbm bruttogroße Schiff in das staatliche Schiffsregister eingetragen werden.

†) Der „Germanische Lloyd“ ist eine deutsche Gesellschaft zur Klassifizierung von Handels- und Seefischereischiffen.

††) „Handbuch der Deutschen Handelsmarine“, jährlich herausgegeben vom Reichsamt des Innern.

war, soll hier nicht angeführt werden. Die Regierungen der Bundesseestaaten werden die Gründe der Unterlassung leicht feststellen, sie werden ebenso leicht veranlassen können, daß jede in dem ersten Teil des Deutschen Seefischerei-Almanachs enthaltene Zahl und jede darin enthaltene Angabe von den beteiligten Beamten und Behörden von Jahr zu Jahr genau geprüft und berichtigt wird.

Der durch den Rückgang des Marineerfases gesteigerten Wichtigkeit der Sache gegenüber ist die erwähnte Arbeit bescheiden; ihrer Ausführung stehen Schwierigkeiten nicht entgegen.

Seit Erlaß der „Seefischerei-Zollordnung“ vom 17. Februar 1906*) werden die Fänge deutscher Seefischer regelmäßig angeschrieben und veröffentlicht.***) Bis dahin waren wir auch auf diesem Gebiet nur bruchstückweise unterrichtet und auf Schätzung angewiesen.

I. Geschichtsabrisß und Entwicklung.

Fischerei und Jagd waren zu allen Zeiten und bei allen Völkern die Träger erster Kultur. Nach ihnen entstanden Ackerbau und Handel. Aus der Seefischerei entwickelte sich die Seeschifffahrt. Seefischer waren nicht nur Seefahrer, sondern auch Entdecker. Zu den Stützen der Seegelung von Staaten und Völkern gehörte stets und gehört noch eine blühende Seefischerei.

Eine Geschichte der Seefischerei, deren Nutzen sich bald erweisen würde, kann hier nicht gegeben werden. Ich muß mich vielmehr darauf beschränken, einige wichtige Angaben aus verschiedenen Zeitaltern zu machen.

Schon im Jahre 1200 bis 1000 vor Christo kamen die Phönizier durch Fischfang und Fischhandel zum Seehandel überhaupt. Ihre Handels- und Fischereistationen erstreckten sich über das Mittelmeer hinaus. Sie besaßen vorzügliche Flotten und Seeleute.

Nach Zeit und Raum liegen uns Ereignisse aus der Geschichte der Normannen, unserer Stammverwandten, näher. Seefischerei und Seeschifffahrt galten ihnen als ehrenvollste Beschäftigung. Im Kampfe mit den Stürmen des Nordatlantischen Ozeans, mit den Brandungen klippenreicher Küsten, mit Eis und Schnee wurden die Männer erzogen, welche, den Gebrauch des Kompasses nicht kennend, über Meere und Ozeane fuhren.

Die Besiedelung Islands durch norwegische Auswanderer im Jahre 875, die ein Jahrhundert später von dort aus erfolgte Entdeckung Grönlands und die Entdeckung Nordamerikas durch die Isländer im Jahre 1000 werden von Fischfängen begleitet gewesen sein. Der Wal- und Robbenfang hatte die kühnen Seefahrer nach der Westküste von Grönland geleitet, der Fischreichtum der Gewässer Nordamerikas entging ihnen nicht.***)

*) „Zentralblatt für das Deutsche Reich“ für 1906, Seite 257.

**) „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands nebst Angaben über Großhandelspreise usw.“ Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin. Verlag von Puttkammer und Mühlbrecht.

***) „Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen“ von Oskar Peschel, Stuttgart und Augsburg. J. G. Cottascher Verlag, 1858.

Vom 10. bis zum 16. Jahrhundert bildeten die Heringsfänge in der Ostsee und der Handel mit dem gesalzenen Ostseehering einen wichtigen Teil des nordischen Handels.*) An der Südspitze von Schweden, bei Skanör und Falsterbo, entstand, durch den Heringshandel beeinflusst, ein großartiger, internationaler Umschlagsverkehr zwischen Ost und West. Wahrscheinlich wurde der Salzhering, welcher von August bis Oktober auf den Schonenmärkten in den Handel kam, nicht, wie man anzunehmen pflegt, nur vor und in der Südmündung des Öresund gefangen. Die Orte (Niederlassungen) für das Salzen des Herings hießen „Bitten“.***) Bei Arkona, ferner an der Ostküste der Insel Hiddensee, westlich von Rügen, und an der hinterpommerschen Küste, zwischen Fershöft und Rügenwaldermünde, finden sich noch heute Orte mit dem Namen Bitte. Diese Ortsnamen und vielleicht die Bezeichnung Bommellsbitte, Vorstadt von Memel, werden mit früheren Heringsalzereien in Verbindung zu bringen sein. Für die Bedeutung des Ostseeheringshandels jener Zeit sprechen auch die in alten Urkunden erhaltenen Verhandlungen der wendischen Hansestädte über die Größe und Herstellung der Heringstonnen. Der „Rostocker Band“ und der „Kolberger Band“ spielten dabei eine Rolle.***)

Zimmerhin steht nicht fest, wieweit nach Osten hin die Heringe gefangen und gesalzen wurden, welche man auf den Schonenmärkten in den Handel brachte. Sicher ist aber, daß man die Fänge nicht nur am Lande in den Bitten, sondern auch an Bord der Fangfahrzeuge in See salzte, und daß außer in Skanör und Falsterbo auch gesalzen wurde zu Dragö auf Amager, Ellenbogen (Malmö), Trelleborg, Ystad, Sommershafen (Zimbrishamm) und auf Bornholm. Auch diese Orte hatten ihre Bitten.†)

An den Schonenfängen und -Märkten beteiligten sich außer den Hansestädten, Dänen und Skandinaviern auch die Nordseestaaten. Wie diese Beteiligung verlief, ist nicht ohne weiteres klar. Im Jahre 1604 wurde in Stettin bereits über schlechte Beschaffenheit eingeführten flämischen Herings geklagt.††) Wann der gesalzene Nordseehering mit dem Schonenhering in Wettbewerb trat, ist aber nicht festgestellt. An der Nordsee soll das Salzen des Herings später als an der Ostsee bekannt und geübt gewesen sein. Den Anlaß zum Salzen des Nordseeherings soll der Nieder-

*) Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902.

**) Nach dem „Deutsch seemannischen Wörterbuch“, im Auftrage des Reichs-Marine-Amts herausgegeben von A. Stengel, Kapitän z. S. a. D., Berlin 1904, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, wird das Wort „Bitte“ dem mittelniederländischen und holländischen Zeitwort *vitten* entstammen, welches anpassen, einrichten oder zurichten bedeutet.

***) „Hanseische Verhandlungen über Städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert“ von Wilhelm Stieda. Hanseische Geschichtsblätter, herausgegeben vom Verein für hanseische Geschichte. Band V, Leipzig, Verlag von Duncker und Humboldt, 1888.

†) „Stettins hanseische Stellung und Heringshandel in Schonen“. Von Dr. Otto Blümcke, Oberlehrer am Stadtgymnasium zu Stettin, Stettin, 1887, S. 42. Verlag der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde.

††) Dasselbst, S. 93.

länder Beufelsz*) dadurch gegeben haben, daß er das Kaafen**) erfand und einführte. Das Ausnehmen des Schonenherings vor dem Salzen besorgten die dazu angestellten Gallweiber.***)

Die Schonenmärkte beruhten auf dem levantinischen Handel, der aus dem Schwarzen Meer durch Rußland in die Ostsee ging. Schon im 13. Jahrhundert fing dieser Handel zu sinken an. Die Kreuzzüge eröffneten den ostindischen Waren einen neuen Weg durch das Mittelmeer. Dadurch wurden die Niederlande ein wichtiger Stapelplatz zwischen Nord und Süd. Noch war der Gebrauch des Kompasses nicht allgemein; man segelte längs den Küsten. Die Ostseehäfen waren im Winter oft zugefroren. Schiffe, die den weiten Weg vom Mittelmeer nicht in den Zugangsstraßen zur Ostsee beschließen wollten, wählten gern einen Vereinigungsplatz, der beiden Teilen in der Mitte gelegen war. Dieser Vereinigungsplatz entstand in den Niederlanden, die mit einem großen Festland durch Ströme zusammenhingen, gegen den Ozean durch Häfen geöffnet waren. Sie wurden ein Sammelplatz der Völker, ein Mittelpunkt des Handels. Portugiesen, Spanier, Italiener, Franzosen, Briten, Deutsche, Dänen und Schweden kamen hier zusammen mit Erzeugnissen aus allen Gegenden der Welt.

Nachdem der Seeweg nach Ostindien gefunden und Amerika entdeckt war, richteten Portugiesen und Spanier neue Stapel in den Niederlanden auf; sie beherrschten den Handel der Erde.

Der Salzhering war damals den Menschen als Nahrungsmittel noch wichtiger als in späterer Zeit. Es kann den Niederländern nicht lange entgangen sein, daß der gesalzene Nordseehering dem Ostseehering überlegen ist. Der Niedergang der Schonenmärkte ergab sich dadurch von selbst. Die Niederländer wurden nicht nur der erste Seehandelsstaat, sondern auch der erste Seefischereistaat der Erde.

Auch die Seefischereiunternehmungen der Hanse beschränkten sich nicht auf den Schonenfang und -handel. Sie waren gezwungen, die niederländischen Märkte zu suchen. Hier war es nicht der Fang, sondern der Handel mit Seefischen, den sie neben den Niederländern betrieben. Schon im 13. Jahrhundert trieben Deutsche auch auf Island Seefischhandel. Danzig, Lübeck, Bremen, Rostock, Wismar, Stralsund und Lüneburg nahmen außer Hamburg an der Isländfahrt teil. Nur in Hamburg bestand aber eine Isländ-Brüderschaft. Diese entwickelte eine Blüte, welche bis in das 17. Jahrhundert dauerte. Die durch die Seefischerei und durch den Fischhandel entstandene Kultur Islands im Mittelalter, welche zu den interessantesten Erscheinungen der Geschichte gehört, übertraf diejenige mitteleuropäischer Staaten.

Der Stockfischhandel führte die deutschen Kaufleute der Hanse auch nach Bergen.

*) Beufelsz, niederländischer Steuermann, soll im Jahre 1347 oder 1397 oder 1401 zu Bierliet gestorben sein.

**) Kaafen ist das Ausnehmen des Heringes vor dem Salzen. Mit einem besonderen Messer nimmt man die Riemen und den Magen aus. Die Niederländer lassen den Kron-Darm in dem Fisch. An Bord deutscher Schiffe wird in der Regel nach niederländischer Art gekaakt.

***), „Das Buch des Lübedischen Bogts auf Schonen“, nebst 5 Beilagen und 2 Karten. Von Dietrich Schäfer. Hanfische Geschichtsquellen. Herausgegeben von dem Verein für hanfische Geschichte. Band IV. Halle a. S. 1887. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses.

Dort blühte der Kabeljauang*) schon im Mittelalter. Die unter der norwegischen Küste liegenden reichen Fanggründe der Gadusarten hatten Jahrhunderte früher skandinavische Ansiedler veranlaßt, die Küste Norwegens bis zum Nordkap zu besetzen und die lappische Urbevölkerung zurückzudrängen.

Im Mittelalter waren gesalzene, getrocknete, marinierte und geräucherte Seefische außer dem Hering ein wichtigeres Nahrungsmittel als später. Besonders war auch der Kabeljau beliebt. Zu dem Wintervorrat des Haushaltes eines lübischen Patriziers gehörten z. B. um das Jahr 1480: 3 große Ochsen, 6 gute Schweine, 1 großes Spanschwein, 5 Seiten Speck, 10 Hammel, 1 Tonne Hering, 1 Tonne gesalzener Dorsch**), 100 Stockfische, 5 Schock in Essig gelegte Neunaugen sowie geräucherte Lachse und sonstige Fische mancherlei Art.***)

Mit der Entdeckung Amerikas im Jahre 1492, der Umsegelung des Raps der Guten Hoffnung durch Bartholomäus Diaz im Jahre 1486 und durch die Auffindung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco de Gama im Jahre 1498 begann das Zeitalter der großen Entdeckungen. Der Seehandel wurde in neue Bahnen geleitet. England schickte sich langsam an, mit den Niederlanden als Seemacht und als Seefischereimacht in Wettbewerb zu treten.

Den Spaniern und Portugiesen fiel im 16. Jahrhundert zunächst die Herrschaft über die entdeckten Ozeane und Meere zu. Sie waren die ersten Walfänger. Schon in sehr früher Zeit sollen sie bei den Hebriden Fischfang betrieben haben.†) Die spanischen Entdeckungen knüpften sich an das Vorkommen edler Metalle, die portugiesischen an das von Gewürzen. Fischfang und -handel treten bei ihnen in den Hintergrund.

Im 17. Jahrhundert begannen die Entdeckungen und Eroberungen der Niederländer im Stillen und Indischen Ozean. In der altberühmten See- und Seefischereistadt Hoorn, wo die Flotte de Ruyters gebaut wurde, ward Abel Tasman geboren. Von dort segelte Kapitän Schouten im Jahre 1616 als erster um das Kap Hoorn und gab dieser weltbekannten Südspitze Amerikas den Namen seiner Vaterstadt.

Im Jahre 1579, nach dem Abfall der Niederlande von Spanien, wurden die 7 nördlichen Provinzen: Holland, Seeland, Utrecht, Geldern, Groningen, Friesland

*) Es wird angebracht sein, hier über die Namensbildung das Folgende zu bemerken: Kabeljau, Bakkeljau oder Baccalaum heißt in den Niederlanden der Gadus morrhua. Diesen Fisch und andere Gadusarten, nämlich: Schellfisch, Wittling, Köhler, Pollack nennt man Stockfisch, nachdem sie an der Luft getrocknet sind. Der spanische Name für Kabeljau ist Baccalao, der italienische Baccolà und der portugiesische Bacalháo. Der Ursprung führt auf das lateinische baculus zurück. Da die Portugiesen die Erfinder der Kabeljautrocknung sein sollen, wird hier eine sprachliche Beziehung zwischen Kabeljau und Stockfisch bestehen, und man wird Kabeljau, nicht, wie vielfach geschieht, Kabliau schreiben müssen, denn die Affonanz ist auffallend.

**) Dorsch heißt die in der Ostsee vorkommende Art des Kabeljau.

***) „Das häusliche Leben in Lübeck zu Ende des 15. Jahrhunderts.“ Vortrag, gehalten in der Versammlung des Vereins für hanfische Geschichte zu Rostock, von Wilhelm Bremer. Hanfische Geschichtsblätter. Herausgegeben vom Verein für hanfische Geschichte, Band V.

†) Der Engländer MacKenzie gibt in seiner „Geschichte der äußeren Hebriden“ an, daß Spanier und Franzosen dort fingen. Nach anderen Quellen sollen Biscayer, also Nordspanier, Westfranzosen und Portugiesen, dort gefangen haben.

und Oberyssel unter Erbstatthaltern aus dem Hause Dranien als Republik Holland vereinigt.*) Bald entstand daraus die Republik der Vereinigten Niederlande. Seegeltung, Handel und Seefischerei standen, wie schon erwähnt, in hoher Blüte. Der Einfluß, den die holländische Seefischerei auf dieses Gewerbe in Nordwesteuropa übte, dauerte Jahrhunderte lang an und zieht in Deutschland noch heute seine Kreise. Seit dieser Zeit teilte man die Fangarten wie folgt ein:

Große Fischerei wurde der Heringsfang in der Nordsee mit Salzung an Bord in See genannt. Die Bezeichnung soll andeuten, daß es die Hauptfischereiindustrie des Landes und eine Geldquelle für seine Bewohner war.

Kleine Fischerei wurde die Frischfischerei und die Kabelaufischerei mit Salzung an Bord wegen ihrer geringeren Bedeutung genannt.

Eismeerfang hieß der Wal- und Robbengang im Nordpolarmeer.

Zum Heringsfang dienten die Buisen, schwerfällige, bis zu 150 Kubikmeter große Fahrzeuge.**)

Die Haker (Huter) gingen nach Island auf den Kabelaufgang. Sie wurden nach den Angelhafen, mit welchen sie fingen, benannt und waren auch für die große Heringsfischerei geeignet.

Die hohe Blüte der holländischen Seefischerei, welche mit der politischen Größe und mit der Seegeltung Hollands zusammenfiel, also von 1579 bis etwa 1713 dauerte, beruhte mit auf der sorgfältigen Behandlung der Heringe und anderen Fische bei dem Salzen und auf dem Welthandel, den die große Wasserverkehrsader des Rheins unterstützte. Bis zu 45 Mill. Gulden oder 76,5 Mill. Mark betrug die Jahreseinnahmen aus der großen Heringsfischerei, zu einer Zeit, da die Einwohnerzahl der Absatzländer sehr viel niedriger, der Wert des Geldes dagegen wesentlich höher war als im 20. Jahrhundert.

Ob die große Fischerei trotz oder wegen einer reichlichen Gesetzgebung gedieh, läßt sich ohne genaueres Studium schwer entscheiden. Strenge Vorschriften über das Salzen und Packen des Herings, über die Art des zu verwendenden Salzes, über den Tonnenbrand***) sowie über Beschaffenheit und Größe der Tonnen mögen die Güte und den Ruf des holländischen Herings gefördert haben. Ebenso haben gewisse, schon im Jahre 1580 gegebene Bestimmungen zur Verhütung und Verminderung von

*) Erst 1648, in dem Westfälischen Frieden, wurde die Selbständigkeit der Republik förmlich anerkannt.

**) „Die deutsche Hochsee-, See- und Küstentfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902“, S. 9.

***) Solange Handelsleute versuchen, schlechtes Fleisch auf offenem Markt zu verkaufen, solange wird man der Versuchung schwer widerstehen, in der Mitte der Heringsfässer, dem Käufer unsichtbar, schlechte Ware einzuschmuggeln. Schon die Fässer des Schonenherings wurden auf Menge und Beschaffenheit des Inhalts untersucht, und erst wenn sie einwandfrei befunden waren, mit Kreismarken versehen (gezirkelt), bevor sie in den Handel kamen. Die niederländische, britische und norwegische Regierung haben die Heringsfässer in ähnlicher Weise untersuchen und dann mit einer eingebraunten Marke versehen lassen; daher der Name Heringsbrand. In Schottland besteht der Brand noch, als Nest des längst ausgegebenen Prämiensystems; nur für gebrannte Fässer wurden Jahrsprämien gezahlt. Die Niederlande haben den Brand ausgegeben, die Norweger haben ihn im Jahre 1900 eingeführt; daß man mit seiner Einführung in England und Irland vorgehen will, verlautet hin und wieder.

Netzverlusten wahrscheinlich genügt. Einengend mußten dagegen alle Bestimmungen über die Fangzeit, welche vor dem 25. Juni nicht beginnen durfte, über den Absatz nach dem Auslande, über das Jagerverfahren,*) über die Fangschiffe und -geräte wirken.

Das im Jahre 1625 eingesetzte Seefischereikollegium, eine Art Verwaltungs- und Gerichtsbehörde, vermehrte noch die sehr zahlreichen und strengen Vorschriften, welche sämtlich den Zweck hatten, den hohen Ruf des holländischen Herings zu erhalten. Eine vollständige Heringsgesetzgebung entwickelte sich. Jede Stadt, wo Fangschiffe heimisch waren, hatte ein Heringsamt. Mit der Energie der Bürger jener Zeit schlossen sich die Eigener und Fischer unter großen Geldopfern zusammen. Die „Deputierten der Heringsfischerei“ konnten aber die Rechte des Gewerbes nicht auf die Dauer mit hinreichendem Erfolg verteidigen. So waren auch während der Blütezeit der holländischen großen Fischerei widerstreitende Kräfte in Bewegung.

Großen Schaden erlitt die holländische Seefischerei durch die englisch-holländischen Kriege von 1652 bis 1654, von 1665 bis 1667, von 1672 bis 1674; durch den Krieg Frankreichs gegen Holland-Spanien von 1674 bis 1678 und durch den Spanischen Erbfolgekrieg von 1702 bis 1713. Das bis zum Seeraub ausgebildete Kaperwesen jener Zeit machte einen bewaffneten Schutz der Fangflotten nötig. In den besten Jahren gingen 3000 Schiffe mit 50 000 Mann Besatzung auf den Heringsfang. Hatte vor dem Beginn der großen Seekriege das Gewerbe den Generalstaaten durch Erhebung von Lastgeldern Einnahmen geschaffen, so mußten jetzt Opfer für die unentbehrlich gewordenen Convoischiffe gebracht werden. Auch diese konnte die Republik nicht immer stellen. Als sie 1653 Schiffe für die Flotten von Tromp, Evertsen und de Witt ausrüsten mußte, ließ sie Buisen und Hüfer bewaffnen. Auch Kaperbriefe wurden an Buisen ausgegeben. blieb Hollands Seefischerei trotz dieser Schwierigkeiten einträglich und mustergültig für andere Nationen, so lag dies an der hervorragenden Tüchtigkeit seiner Seefischer und Kaufleute. Die Bevölkerung des kleinen Landes war sehr dicht. Es herrschte allgemeiner Wohlstand neben starkem Nationalgefühl und unabhängigem, selbständigem Sinn. Der holländische Seefischer war besser unterrichtet, bescheidener, stetiger und zuverlässiger als der anderer Nationen. Als der Friede zu Utrecht geschlossen wurde und das 18. Jahrhundert gekommen war, trat ein vollständiger Verfall der holländischen Seemacht ein. Unter den Kriegen und Unfällen war auch die große Fischerei zusammengebrochen. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts brachte die Zeit der französischen Herrschaft noch weiteren Schaden. Von 1810 bis 1813, als die Niederlande französische Provinz waren, lag die ganze Seefischerflotte zur geplanten Landung in England bereit. Die Großmachtstellung Hollands blieb auch nach Vertreibung der Franzosen vernichtet. Noch war die Ansicht geläufig, daß die Niederlande von Gott zum ersten Heringslande der Erde bestimmt seien, daß der Hering den niederländischen Handel in Gang und daß dieser die Welt in Schwung halte. Der Verfall des Gewerbes war aber nicht aufzuhalten. Ausrüstungs- und andere Prämien, mit denen man von der Mitte des 18. Jahrhunderts an vorging, schafften keinen Wandel. Eingeeengt in ein Netz von Vorschriften, bestimmt, die Güte der Waren zu gewährleisten, konnte

*) Jager sind die Schiffe, welche den Hering, besonders den der ersten Fänge, von den Flotten in See anbringen. Vor dem 15. Juli durfte Hering nicht angebracht werden.

Holland den Wettbewerb der Schotten, Norweger, Schweden und schließlich auch der Deutschen nicht mehr aufhalten. Das Ausland arbeitete unter liberaleren Bedingungen; es lieferte eine marktfähige, vielleicht etwas schlechtere Ware. Durch Vorurteile und kurzfristige Maßnahmen beeinflusst und an die heimischen Stapelplätze gebannt, mußten die Niederländer unterliegen. Viel Gesetzgebung und wenig Fischerei, das ist das Kennzeichen ihrer Zustände vom Ende des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Fischer sahen nach dem Staatsfädel, seit sie den Verdienst der See nicht mehr abringen konnten. Man fischte nach Prämien, nicht nach Hering. Vielfach wurde Geld über Bord geworfen. Als im Jahre 1850 im Parlament nicht bewiesen werden konnte, daß Prämien die Seefischerei retten können, ließ man alle einengenden Vorschriften, aber auch die Prämien fallen. Dies war im Jahre 1857 geschehen. Reichlicher Fang und nicht zu hohe Preise waren die Mittel, um die holländische große Fischerei wieder hoch zu bringen. Mit dem neuesten Abschnitt in der Geschichte dieser Fischerei setzte in der Tat ein zwar mäßiger, aber ständiger Aufschwung ein.

Die Entdeckungsfahrten der Holländer in das nördliche Eismeer zu Ende des 16. Jahrhunderts führten zu dem Eismeerfang, welcher der Zeit nach mit der großen Heringsfischerei zusammen blühte und verfiel. Während aus dieser neue Betriebe entstanden, ging der Eismeerfang im 19. Jahrhundert ein. *)

In Großbritannien und Irland, also in den drei unter einem Szepter und einem Parlament vereinigten Königreichen England, Schottland und Irland, erhielt die Seefischerei von der Entdeckung Nordamerikas durch Cabot im Jahre 1494 sowie durch die spätere Besitzergreifung des nördlichen amerikanischen Festlandes mit den davor liegenden Inseln eine mächtige Anregung. Im Jahre 1583 wurde Neufundland, von Fischbänken umgeben, die zu den besten der Erde gehören, britischer Besitz.

Im ganzen standen — und stehen noch — England und Schottland im Vordergrund bei Fangfahrten, Fängen und Fischhandel. Dort wurde dem Seefischereigewerbe schon in sehr früher Zeit eine Wichtigkeit beigemessen, auf welche die das Land von allen Seiten umgebenden Meere hinwiesen. Schon im Jahre 1215 wurden durch die Magna Charta, den Staatsgrundvertrag, welcher als Ausgangspunkt der englischen Verfassung gilt, die Interessen der Seefischerei berücksichtigt. Die Heringsfreimärkte in Yarmouth, welche alljährlich zur Herbstzeit stattfanden, sollen viele Fischer angelockt haben. Im Jahre 1357 wurde ausdrücklich verordnet, daß der Heringshandel während dieser Freimärkte zu betreiben sei. Wenn andererseits die Engländer sich damals an den Schonenmärkten der Ostsee beteiligten, so liegt die Vermutung nahe, daß hier versucht wurde, einen Wettbewerb mit dem Schonenverkehr einzuleiten.

Sehr zahlreich sind die im Laufe der Jahrhunderte im Interesse der Seefischerei erlassenen Parlamentsakte. Der Beginn des Aufschwunges der Seegeltung Englands unter Heinrich VIII. bestärkte die Regierung und das Parlament in der Ansicht, daß die Seefischerei die Kinderstube für den Staatsdienst zur See sei und das Gewerbe schon deshalb alle Förderung verdiene. Zu den Maßnahmen jener Zeit gehört einerseits die Sorge für Erlangung billiger Fischnahrung für Arme**);

*) „Das Nordpolarmeer“, S. 3 bis 12.

***) Nicht ein Volksnahrungsmittel nach dem bei uns bekannten Schlagwort, sondern eine Nahrung für Arme sollte der Seefisch sein.

anderseits die Gewährung von Fischausfuhrprämien zur Förderung des Gewerbes. Bald ließ man die Prämien wieder fallen in der klaren Erkenntnis, daß jede Ausfuhrprämie den Armen die Seefischnahrung verteuere.

Eine Änderung in der Behandlung von Fischereianglegenheiten brachte die Vereinigung der Parlamente von England und Schottland im Jahre 1707 und dieser beiden mit dem irischen Parlament im Jahre 1800. In allen Parlamentsakten, deren Zahl sehr groß ist, treten folgende Grundsätze wieder und wieder in die Erscheinung:

Daß die Seefischerei im ganzen für den Wohlstand und für die Seemacht der Vereinigten Königreiche von der größten Wichtigkeit ist,

daß die Seefischerei gehoben werden muß, als eine nützliche Kinderstube für Vollmatrosen der Kriegsflotte,

daß das Ansehen und der Absatz der Fischereierzeugnisse der vereinigten Königreiche im Auslande gehoben werden müssen,

daß die mit der Überwachung des Gewerbes betrauten Beamten dasselbe genau kennen müssen,

daß die Fangbetriebe nach anderen, ausländischen verbessert werden müssen, wenn dies nötig ist,

daß die mutwillige Vernichtung von Fischen und Fischbrut als eine Verminderung eines wichtigen Nahrungsmittels für Arme zu vermeiden ist,

daß die Seefischerei geschützt werden muß, weil ihr Schutz den Armen zu einem gesunden und billigen Nahrungsmittel verhilft,

daß die Seefischerei und ihre Hilsgewerbe eine große Zahl armer Leute beschäftigen und daß schon deshalb das Parlament das Gewerbe möglichst unterstützen solle.

So griffen Regierung und Parlament schon mit Maßnahmen zur Hebung des Gewerbes ein, als die Seegeltung Englands sich erst zu entwickeln begann.

Bemerkenswert ist unter diesen Maßnahmen eine Verordnung der Königin Elisabeth, durch welche ein Zwang zum Genuß von Fischnahrung ausgeübt werden sollte, nachdem der Abfall der Bewohner von dem katholischen Glauben diese Nahrung vermindert hatte. Daß die Folgen der Reformation in dieser Richtung in allen nordeuropäischen Staaten für das Seefischereigewerbe verhängnisvoll waren und noch sind, leuchtet ohne weiteres ein. Hatte doch z. B. noch während der Regierung Heinrichs VIII., Elisabeths Vaters, die Nahrung der Kriegsschiffsbesatzungen hauptsächlich aus Salzrindfleisch, Schiffszwieback und Stockfisch*) bestanden.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts griffen England und Schottland zur Gewährung von Schiffsausrüstungs- und anderen Prämien, um den niederländischen Wettbewerb zu bekämpfen. Für so vorbildlich wurde auch hier die holländische Fangart mit Salzung des Herings an Bord von Buisen gehalten, daß die Prämien an dieses Fangverfahren geknüpft wurden. Weder an der Westküste, noch weniger aber an der Ostküste gelang es, das holländische Fangverfahren einzuführen. Die Entwicklung des Heringsfanges in großen Heringsbooten mit Salzung nach der An-

*) „Shakespeares Sea Terms Explained“, by J. B. Whall, Master Mariner. London 1910. Simpkin, Marshall Hamilton Kent and Co.

landung bewährte sich besser als eine starre Nachahmung des niederländischen Verfahrens. Darauf wurde die Seefischerei besonders der Ostküste aufgebaut, welche in Schottland die erste der Erde wurde. Erst 1830 stellten England und Schottland die Gewährung von Prämien ein. Schon vor dieser Zeit war ihre Seefischerei, besonders die schottische Heringsfischerei, zu solchem Aufschwung gekommen, daß der niederländische Wettbewerb vollständig besiegt war. Großbritannien hatte inzwischen auch Frankreich zur See niedergedrungen. Es war die erste Seehandelsmacht der Erde geworden. Mittelbar und unmittelbar hatte seine gesteigerte Seegelung auch seine Seefischerei beeinflusst. Die vereinigten Königreiche sind seitdem nicht nur der erste Seestaat, sondern auch der erste Seefischereistaat der Erde. Schon 300 Jahre früher hatte man in England die Wichtigkeit der Seefischerei für die Wehrhaftigkeit zur See klar erkannt und seitdem ununterbrochen im Auge behalten. So konnte und mußte die Hebung des Gewerbes mit der Vermehrung der Seegelung Hand in Hand gehen.

Neben anderen Maßnahmen der Regierung wird übrigens mindestens mittelbar der große Schritt die Seefischerei gefördert haben, den Großbritannien im Jahre 1846 durch seinen Übergang zum Freihandel machte. Erst als hierdurch die Navigationsakte von 1651, ein Schiffahrts- und Handelsmonopol ohne gleichen, aufgehoben war, wurde England die große schaffende Werkstatt der Erde und die Beherrscherin des Handels über Meere und Ozeane. Schließlich war auch von Bedeutung, daß Großbritannien im Jahre 1868 alle einschränkenden Vorschriften über Heringsfanggeräte und Fangzeiten, die man nach niederländischem Muster gemacht hatte, aufhob.

An dem Eismeerfang im Nordpolarmeer haben sich Engländer und Schotten im Wettbewerb mit anderen nordwesteuropäischen Staaten, besonders mit den Holländern, seit dem 15. Jahrhundert beteiligt. Seit einem Jahrhundert geht der Eismeerfang, in dem einst Lord Nelson seine erste seemannische Ausbildung erhielt und der jetzt nur noch von Schottland aus betrieben wird, zurück. Norwegen hat, hier seit einigen Jahrzehnten die Führung.

In Frankreich hatten die Bewohner der westlichen und nördlichen Küste, besonders der Bretagne, von jeher Liebe zur Seefischerei. Wir können hier ihre Betätigung nicht bis in die Anfänge verfolgen. Das alte, wahrscheinlich aus dem 12. Jahrhundert stammende Seerecht von Oleron*) enthält bereits Schutzbestimmungen für das Gewerbe.

Schon im Jahre 1500, also 6 Jahre nachdem Cabot Nordamerika entdeckt hatte, sollen Franzosen bei Neufundland gefischt haben; aber erst im Jahre 1604 gründeten sie die ersten Fischereistationen auf der Insel.***) Zu Ende des 17. Jahrhunderts zählt man 3000 Franzosen unter ihren Einwohnern. Die eine Hälfte gehörte damals den Franzosen, die andere den Engländern, welchen sie im Frieden von Utrecht ganz zufiel, während den Franzosen nur gewisse Fischereirechte verblieben. Im Jahre 1783 wurden die kleinen Inseln St. Pierre und Miquelon, welche dicht unter der Südküste von Neufundland liegen, den Franzosen als Fischereistationen abgetreten. Die Streitigkeiten wegen der Rechte Frankreichs auf der Hauptinsel

*) Oleron ist eine Insel im Biscayschen Meerbusen vor der Mündung der Charente.

**) Les Grandes Pêches Maritimes Modernes de la France par Georges Roché, Inspecteur Principal des Pêches Maritimes. Paris, G. Masson, Boulevard St. Germain.

haben jedoch nicht geruht, bis sie im Jahre 1904 bei dem marokkanisch-ägyptischen Abkommen endgültig geregelt wurden. Der Neufundlandfang bildet noch jetzt einen wichtigen Zweig der französischen Hochseefischerei.

Die Fischerei daselbst besteht aus:

1. dem Fang an der Ostküste,
2. der Fischerei an der Westküste im Golf von St. Lorenz,
3. dem Fang auf der großen und kleinen Neufundlandbank,
4. der Fischerei auf den Banken in der Nähe von St. Pierre und Miquelon.

Ein großer Teil der Fangflotte macht im Frühjahr jedes Jahres den über 2000 Seemeilen weiten Weg nach den Fangplätzen, um im Herbst nach Frankreich zurückzukehren.

Fast so wichtig und ebenfalls Jahrhunderte alt ist der französische Fangbetrieb unter Island. Auch dieser beginnt im Frühjahr und endet im Herbst.

Von dem im Jahre 1494 von Sebastian Gebet entdeckten Kanada nahmen die Franzosen im Jahre 1524 Besitz. Das kostbare, einst Neufrankreich genannte Land wurde im Jahre 1763 an England abgetreten. Damit war die französische Macht in Nordamerika zu Ende. Eine Generation später wurde die Westsee von britischen Pelzhändlern entdeckt.*) Wenn Frankreich trotz der Verdrängung von seinen nordamerikanischen Besitzungen noch heute an dem Neufundlandfang festhält, so beweist dies, wie lange die Besitzergreifung auf die Seefischerei eingewirkt hat.

Auch der französische Staat hat sein Interesse für die Seefischerei seit langer Zeit in werktätiger Weise bekundet. Prämien und Zollschutz bestehen seit Jahrhunderten und sind jetzt in solchem Maße in Geltung, daß ausländischer Wettbewerb fast ausgeschlossen ist. Ob dies dem Gewerbe dauernd nützt, erscheint mindestens fraglich. Durch die altfranzösische Einrichtung der Inscription Maritime**) (Marine-Einschreibung) werden den Fischern gewisse Vorteile gewährt, von denen noch jetzt gelten:

Unentgeltliche Ausübung des Fisch- und Vogelfanges im Bereiche der Seedomänen***) durch die Eingeschriebenen, ihre Frauen, Witwen und Waisen;

Betreibung von Park- und Muschelanlagen mit eigener Arbeit in dem Marine-Domänengebiet und den ihm angehängten Teilen durch die erwähnten Personen. Befreiung derselben Personen von Abgaben bei dem Kleinhandel mit Fischen usw.

Nordspanier und Portugiesen sind vor dem Zeitalter der ozeanischen Entdeckungen ebenfalls als Seefischer und Walfänger hervorragend tätig gewesen.

*) „The Remarkable History of the Hudson-Bay Company“, by George Bryce, London, 1910. Sampson, Low, Marston and Co.

**) Die Jahrhunderte alte französische Marineeinschreibung bedeutet die Eintragung (Einschreibung) der Seeleute und Fischer in Listen. Alle brauchbaren Leute unterliegen der Einschreibung und der Dienstpflicht. Als Entschädigung dafür erhalten sie und ihre Angehörigen der Dienstzeit in der Flotte entsprechende Pensionen. Durch die im Jahre 1913 eingeführte allgemeine dreijährige Dienstpflicht ist die Einschreibungseinrichtung zum Teil überholt. Der Ersatz für die Flotte wird durch Dienstpflichtige und Freiwillige nach einem dem deutschen ähnlichen Verfahren gedeckt. Wenn man daneben die Einschreibung beibehalten hat, so wird dies, wie in Frankreich so oft, einen politischen Hintergrund haben. Die Abgeordneten der Küstenprovinzen werden durch ihre Wähler beeinflusst, von denen viele die Aufhebung der Einschriebenenpensionen nicht wünschen.

***) Über den Begriff der französischen Seedomänen siehe: „Die Organisation der Seefischerei in den Staaten Europas und Nordamerikas.“ Von Ernst Bohnhof. Beilage zum Jahrgang 1889 der „Mitteilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei“.

Mit ihrer Seemacht und Seegelung versielen Jagd- und Fangbetrieb vom Ende des 16. Jahrhunderts ab. Noch gibt es Kabeljaufränger aus Portugal in der Neufundlandflotte und portugiesische Waljäger bei den Azoren. Die beiden einst mächtigsten Staaten zur See hatten, seit ihnen durch die fast mühelose Erwerbung neuer Länder ungeahnte Reichthümer zugefallen waren, dem Seefischereigewerbe gegenüber nur eine Reihe versäumter Gelegenheiten zu verzeichnen.

In Norwegen ging nach der Besiedelung Islands und der Entdeckung Grönlands und Nordamerikas durch die Isländer die Kenntnis von Grönland und Nordamerika verloren. Das Jahr 1605 brachte eine Wiederentdeckung Grönlands. Obgleich die dänisch-norwegischen Könige Ansprüche auf die Hoheits- und Fischereirechte in den Nordpolarländern machten,*) nahmen die Norweger an den Entdeckungs- und Fangfahrten im Nordpolarmeer vom 16. bis zum 18. Jahrhundert wenig teil. Erst im 19. Jahrhundert begannen ihre Eismeerfänge.**)

Die Fischerei an den Küsten, durch das Erscheinen von Hering- und Makrelenschwärmen sowie durch die Nähe großer Banken mit anderen Fischen sehr begünstigt, kämpfte noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit den Grundbedingungen für einen ertragreichen Fang und Absatz. So sehr beherrschte der holländische Einfluß in Bearbeitung und Behandlung den Seefischhandel und -fang, daß holländische Schiffstypen, holländische Art der Salzung, Bereitung und Packung der Fische zur Nachahmung auch hier empfohlen wurden.***) Andererseits wird angegeben, daß die Holländer hunderte von Lasten†) norwegischen Hering von Norwegen nach Amsterdam brachten, in eichene Fässer packten und ihn in ganz Europa als flämischen Hering verkauften. So lange sicherte allein der alte festbegründete Ruf den Absatz der Ware zu hohen Preisen.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts nahmen die Norweger den Walfang mit Harpunenanonen auf, die von Bord der Walfangdampfer aus gefeuert wurden.††) Als das 20. Jahrhundert heraufgekommen war, jagten sie Wale in allen Meeren der Erde. Die am Lande oder an Bord größerer Handelsdampfer vorhandenen Einrichtungen verarbeiten die Tiere restlos unter Verwendung aller früher als Abfall unbenutzt gebliebenen Teile.

Die Kriege um die Vorherrschaft in der Ostsee haben auf die Seefischerei nicht so viel Einfluß ausgeübt, wie die großen Kriege zwischen England und Holland auf die Nordseefischerei. Vom 11. bis zum 19. Jahrhundert sind die Ostseekriege nicht nur von den angrenzenden Staaten geführt worden; auch England und Holland griffen ein.†††) König Gustav Adolph von Schweden strebte die Vorherrschaft in der

*) Das Nordpolarmeer“ S. 6.

**) Unter Eismeerfang ist die Jagd auf Wale, Robben, Eisbären und Rentiere in erster Reihe zu verstehen. Siehe „Die Deutsche See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert, S. 17. Jagd auf Fische und Vögel, das Einsammeln von Eiderdaunen und Fischfang werden nebenher betrieben.

***) Afhandling om de Norske Fiskerier og Beretninger om Reiser i Aarene 1795 til 1802, for at Studere Fiskeriforhold. Af Jens Rathke.

†) 1 Last = 14 Fässer.

††) „Das Nordpolarmeer“, S. 12 und 43.

†††) Die Kriege Dänemarks mit Karl X. von Schweden von 1644 bis 1660. Der Schonensche Krieg von 1675 bis 1679. Der große nordische Krieg von 1700 bis 1721. Der russisch-schwedische Krieg von 1741 bis 1743 und von 1788 bis 1790. Der Krieg Englands gegen Dänemark 1801 und 1807 bis 1814. Der russisch-schwedische Krieg von 1808 bis 1809.

Ostsee, ein Mare clausum für Schweden an. Die Abdrängung Deutschlands von der See, die Ausbildung der Ostsee zu einer schwedischen Grenzprovinz nach Süden hin, war eins seiner Ziele. In den Kämpfen, in welche dann Schweden über 150 Jahre lang verwickelt war, wurde es niedergedrungen.

Die Lage von Dänemark und Schweden an einem Binnenmeer, die Ängstlichkeit, mit der sie über ihre Interessen in dem engeren Kreise wachten, wird mitgewirkt haben, als sie bei den großen Entdeckungsfahrten fehlten. Es ist ohne weiteres klar, daß hierdurch die Entwicklung ihrer Seefischerei ins Große verhindert wurde. Für Dänemark blieb durch den Besitz von den Färöern, Island und Bornholm die Möglichkeit zur Schaffung großartiger Seefischereiuunternehmungen.

Die dänische Seefischerei, zu der bis zum Jahre 1814 die norwegische gehörte, bestand von jeher und besteht noch aus Kleinbetrieben, die aber seit Einführung des Motors in dem letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts einen großen Aufschwung genommen haben. Auch auf den Färöern und auf Island setzte ein Aufschwung ein, in Island begünstigt durch die neue Verfassung.

In Schweden begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Entwicklung der Fischerei von der Kattegatküste ins Größere.

Rußlands Seefischereii Interessen lagen von jeher weniger in der Ostsee als an seinen Eismeer- und asiatischen Küsten. Die Eroberung Sibiriens im 16. und 17. Jahrhundert war mehr von Jagd auf kostbare Pelztiere als durch Seefischerei beeinflusst. Was man von der nord-sibirischen Küste zwischen der norwegischen Grenze und dem Stillen Ozean mit Bezug auf Eismeerfang und Fischerei zu erwarten hat, wird erst im 20. Jahrhundert festgestellt werden.

Was ich vorstehend über die Seefischerei abrißweise angeführt habe, bezieht sich auf das Gewerbe im ganzen. Wenn ich mich bei diesen geschichtlichen Skizzen mit der deutschen Seefischerei zuletzt beschäftige, so geschieht dies, weil wir uns bisher vielfach an das Ausland angelehnt haben und weil ich bei der hier nötigen, etwas größeren Ausführlichkeit auf ausländische Verhältnisse zurückkommen muß.

Bis gegen das Jahr 1500 waren die Hansen neben den Niederländern die Herren der großen Seefischereimärkte der Erde. Nicht nur auf den Schonenmärkten, sondern auch in Bergen, in den Niederlanden und auf Island folgten sie dem niederländischen Fischhandel. Als sich ein Jahrhundert später Seefischer aus Holland, Frankreich, Spanien und Portugal auf den Fischbänken von Neufundland sammelten, waren Deutsche nicht erschienen. Die Hansen hatten mehr als vier Jahrhunderte lang an dem Fischhandel Nord- und Mitteleuropas teilgenommen. Den Fischfang hatten sie wenig betrieben. Welchen Einfluß die Beteiligung an den großen Entdeckungen des 15. und 16. Jahrhunderts auf die Belebung der Hochseefischerei geübt hat, wird hier bei Deutschland in negativer Richtung klar. Der im 14. Jahrhundert auch zur See starke deutsche Orden war eine Landmacht; er konnte die russischen Ostseeprovinzen kolonisieren, er konnte auch eine Flotte zur Bestrafung der Vitalienbrüder nach Wisby senden; zu einer Seemacht konnte er sich aber nicht auswachsen. Als im 17. Jahrhundert auch die Macht der Hanse verfallen war, setzten die Kriege mit Schweden ein, zu deren Zielen die Verdrängung Deutschlands von der See gehörte. Der Friede zu Münster und Osnabrück ließ von der ganzen früher deutschen Küste zwischen der Nawa und Dänkirchen nur noch die beiden Häfen von Lübeck und Ro

sowie einen Teil der hafensen hinterpommerschen Küste in deutschen Händen. Von rund 1370 Seemeilen blieben etwa 100 in deutschem Besitz. Alles übrige, darunter die Oder-, Elb-, Weser- und Emsmündung, war schwedisch, dänisch, polnisch oder holländisch geworden. Damit war eine Beteiligung Deutschlands an den großen Entdeckungsreisen und eine Entwicklung seiner Seefischerei ins Große ausgeschlossen. Vom Westfälischen Frieden im Jahre 1648 bis zur Verdrängung der Dänen aus Schleswig-Holstein im Jahre 1864, also über 200 Jahre lang, hatte Deutschland — mit Preußen als Vormacht — zu kämpfen, damit an seinen Küsten wieder deutsche Flaggen wehten. Erst im Jahr 1867 vereinigte eine Flagge, die Flagge des Norddeutschen Bundes, die deutschen Seeleute und Seefischer unter demselben Hoheitszeichen. Bis dahin heißt Mecklenburger, Lübecker, Hamburger, Bremer, Oldenburger und Hannoveraner ihre besondere Landesflagge an der Gaffel ihrer Schiffe. Daß unter solchen Umständen eine deutsche Seefischerei nicht entstehen konnte, leuchtet ohne weiteres ein.

Die Eismeerfänge der Deutschen vom 16. bis zum 19. Jahrhundert standen unter holländischem Einfluß.*) Sie waren die einzige Entwicklung unserer Betriebe ins Große. Die Schiffe für die Fangfahrten waren übrigens nicht etwa für den Zweck gebaut, sondern es waren Handelsschiffe, die ihre Tätigkeit als Frachtfahrer, meistens Küstenfahrer, unterbrachen, um auf den Walfang im Nordpolarmeer, den sogenannten Grönlandfang, zu gehen.**)

Die Gründe, weshalb sich eine Seefischerei Deutschlands bis zur Entstehung des Reiches im Jahre 1871 nicht entwickeln konnte, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- I. Verfall der Hanse.
- II. Verminderung der Fischnahrung durch den Abfall eines großen Teils der europäischen Bevölkerung vom katholischen Glauben.
- III. Abdrängung Deutschlands von den Küsten zu einer Zeit, da andere Völker neue Land- und Meeresgebiete entdeckten und eroberten.
- IV. Verfall des Eismeerfanges, weil die Abnahme der Wale und anderer Trantiere im Nordpolarmeer die Jagd nicht mehr lohnend genug machte.

Nach Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 und des Deutschen Reiches im Jahre 1871 begann man zu erkennen, daß das Seefischereigewerbe in Deutschland gefördert werden müsse,***) weil sein Aufblühen zu den Grundlagen der Seegeltung gehöre. In Zusammenhang damit stehen folgende Ereignisse:

1. Gründung des Deutschen Fischerei-Vereins im Jahre 1871.
2. Erlaß eines Fischereigesetzes für den Preussischen Staat im Jahre 1874.
3. Erlaß Allerhöchster Ausführungsbestimmungen zu dem Preussischen Fischereigesetz im Jahre 1877, erneuert 1887.

*) „Das Nordpolarmeer“, S. 6 und 7.

**) „Aus den Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frederksen“, von Professor Dr. Friedrich Paulsen. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Band 35.

***) Die landläufige Ansicht, daß es sich um die Erweckung eines jahrhundertlang verkümmerten Gewerbes zu neuem Leben handelte und noch handelt, wird nicht zutreffen. Deutschland hatte früher so gut wie keine Seefischerei.

4. Erlaß von Fischereigesetzen in den nichtpreussischen Bundesstaaten bis zum Jahre 1891.
5. Schaffung einer Sektion für Küsten- und Hochseefischerei des Deutschen Fischerei-Vereins im Jahre 1885.
6. Aufbringung von Geldmitteln in dem Etat des Reichsamts des Innern zur Hebung der Seefischerei im Jahre 1886. (Die Bewilligung betrug im ersten Jahre 100 000 *M.*, sie erfolgte seit 1886 jährlich mit Beträgen bis zu 500 000 *M.*)
7. Abzweigung der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei von dem Deutschen Fischerei-Verein als „Deutscher Seefischerei-Verein“ im Jahre 1894.
8. Übernahme des Protektorats über den Deutschen Seefischerei-Verein durch Seine Majestät den Kaiser im Jahre 1894.

In Preußen war die Fischereigesetzgebung bis zum Jahre 1874 provinziell oder örtlich geregelt, abgesehen von den privatrechtlichen Vorschriften des Allgemeinen Landrechts. Allgemeine, das ganze Staatsgebiet umfassende fischereipolizeiliche Vorschriften gab es nicht. Ähnlich waren die Zustände in den anderen Bundesseestaaten.

Eine Änderung des unter 1 und 3 erwähnten Preussischen Gesetzes nebst Verordnungen schwebt seit einer Reihe von Jahren.

Alle diese Gesetze und Vorschriften gehen übrigens mehr die Binnenfischerei als die Seefischerei an. Sie können sich auf diese wenig erstrecken, weil das Seefischereirecht außerhalb der Seefischereigrenze (Hoheitsgrenze) international ist. Auf der Scheidelinie zwischen dem Hoheitsseegebiet und dem Seegebiet aller — nicht nur der deutschen — Seestaaten begegnen sich nationale und internationale Interessen. Der Schutz gewisser Fischarten gegen Ausrottung oder zu starke Abnahme wird Maßnahmen bedingen, welche gewisse Einheitlichkeiten der Gesetzgebung in dem Seefischereigebiet vieler Seestaaten der Erde nötig machen werden. Ich komme in dem Abschnitt II, „Internationale Seefischereigrenzen“, S. 364, darauf zurück.

In den Bibliotheken, Archiven und Kirchenbüchern unserer Küstenstädte und -dörfer werden sich Quellen zur Geschichte unserer Seefischerei finden lassen.*) Das Studium wird aber mehr Aufschluß über den Seefischhandel als über die Fänge geben. Außerdem ist in den Urkunden die Binnenfischerei von der Seefischerei in der Regel nicht getrennt, so daß sich schwer feststellen läßt, was in dem Gebiet der Küstenfischerei, wenn man dieses an die offene Meeresküste verlegt, vor sich ging. Der Teil unseres Seefischereigebietes, welcher zwischen der Binnenfischereigrenze und der Hoheitsgrenze liegt, umfaßt das Seegebiet vor den Küsten, die unteren Stromläufe, die Haffe, die Bodden, Wicken, Förden usw. Er war der Gesetzgebung schon seit Jahrhunderten unterworfen. Die Zweckmäßigkeit, hier eine einheitliche Gesetzgebung anzustreben, soll hier nur angedeutet werden. Sie wird sich schwer erreichen lassen, weil die Regelung des Fischereiwesens dem Reich nach der Verfassung nicht vorbehalten ist. Eine einheitliche Festlegung der Fischereigrenze nach See hin

*) Das Werk „Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen“, von Dr. Berthold Benecke, gibt in dem Abschnitt Geschichte der Fischerei in Ost- und Westpreußen auf S. 265 bis 331 mancherlei Angaben, welche diese Ansicht bestätigen.

wird sich aber nicht umgehen lassen. Viele Verschiedenheiten werden nicht beseitigt werden können, zum Nachteil des Einheitsgedankens im Reich. *)

Geographische und politische Verhältnisse mußten der deutschen Seefischerei in der Nordsee eine andere Entwicklung geben als in der Ostsee. Durch die befruchtende größere Nähe des Ozeans gediehen überseeische Unternehmungen bisher nur an der Nordseeküste. Ein Einfluß der mit dem Jahre 1884 begonnenen Erwerbung von deutschem Kolonialbesitz beginnt dort aber erst zu erwachen.

Von der deutschen Nordseeküste machte im Jahre 1898 das Deutsche Reich den ersten Versuch, die Entwicklung unserer Seefischerei ins Große zu unterstützen, indem S. M. S. „Olga“ zur Erkundung der Fischgründe in die Gewässer des Nordpolarmeeres bei Spitzbergen und der Bäreninsel entsendet wurde. Es folgte im Jahre 1899 eine von dem Deutschen Seefischerei-Verein entsandte Expedition nach der Bäreninsel. Zwei deutsche Fischdampfer und ein Transportschiff gründeten auf der Insel eine deutsche Fischereistation, machten Walfangversuche im Nordpolarmeer und erkundeten die hydrographischen und geologischen Verhältnisse auf der Insel. Sichtbar haben diese Expeditionen nicht weite Kreise gezogen. Sie werden aber anregend auf Ausbeutung der Fischgründe in der Barentsee und auf die Unternehmungen anderer Nationen gewirkt haben, welche in der Ausnutzung der Bodenschätze Spitzbergens gipfeln. Das schon erwähnte Werk „Das Nordpolarmeer“ gibt Aufschluß über die deutschen Expeditionen.

In dem Frischfischfang bestand, wie in manchem anderen Gewerbe, wenig Fortschritt, bis die Technik, das große Machtmittel der modernen Zeit, eingriff. Folgende Ereignisse sind hier als in ihrer Wirkung umgestaltend anzuführen:

1. Der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begonnene, noch immer in der Ausgestaltung begriffene Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes, welcher den Absatz der Fänge in das Inland möglich machte.
2. Die etwa mit dem Jahre 1840 beginnende Ausbildung des Grundschleppnetzes für den Fang auf hoher See und in überseeischen Gewässern.
3. Die etwa um das Jahr 1880 einsetzende Fortbewegung der Fangschiffe durch Dampfkraft. Das Eindringen der Fischdampfer, der Heringsdampfer und der Heringslogger mit Hilfsmaschinen in die Großbetriebe.
4. Die mit Einführung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe beginnende Bedienung der Fangbetriebswinden durch Dampf.
5. Die um das Jahr 1890 einsetzende Anwendung künstlich erzeugter Kälte zur Erhaltung der Fänge.

*) Nach dem Provinzialrecht des Herzogtums Neu-Vorpommern und des Fürstentums Rügen steht das Recht zur Fischerei in salzigem Wasser auf dem Schaar den Besitzern der anliegenden Güter, soweit sie daran grenzen, ausschließlich, und soweit nicht andere besondere Rechte zur Benutzung des Schaars erworben haben sollten, zu. Das Schaar erstreckt sich in der Regel so weit nach See, als man waten kann. Dieses Provinzialrecht genießt nicht Gesetzeskraft, sondern nur die Kraft von Gewohnheitsrecht. Man sollte glauben, daß hier eine Regelung angebracht wäre, die den Interessen des Gewerbes in neuer Zeit entspricht. Ähnliche Zustände werden an anderen Küstengegenden bestehen. Hier sollte nur ein Beispiel gegeben werden.

6. Die Einführung der Explosionsmaschinen zur Fortbewegung der Fangschiffe, -fahrzeuge und -boote, etwa vom Jahre 1895 ab.
7. Die gegen das Jahr 1910 beginnende Gewinnung von Stockfisch und Klippfisch durch künstliche Trocknung.

Je mehr die Segel als Fortbewegungsmittel fortfielen, desto weiter wurden die Fangreisen ausgedehnt. Von den Nordseehäfen aus ging man bis nach den Gewässern bei Island und in die Barentsee nordwärts, bis nach der Küste von Marokko südwärts auf den Fang. In der Ostsee begann man die weiter von den Küsten abliegenden Fischbanken aufzusuchen.

Die den Fang gewerbsmäßig betreibenden Fischer bieten natürlich alles auf, um in möglichst kurzer Zeit und so billig wie möglich die größte Ausbeute zu erlangen, unbekümmert um die Folgen. Als die nahen Fischgründe erschöpft wurden, beutete man neue, entferntere Gründe aus. Das Gesamtgewicht und der Gesamtwert der angelandeten Seefische ist bis jetzt von Jahr zu Jahr gestiegen. Wie lange das anhalten wird, ist eine offene Frage. Diese Steigerung hat nicht nur in Deutschland, sondern in allen nordeuropäischen Staaten stattgefunden.

Es ist früher erwähnt worden, daß die geschichtliche Entwicklung uns in mancher Hinsicht zur Nachahmung niederländischer Betriebe führte. Über das Bedürfnis nach dieser Anlehnung sind wir hinaus. Wir werden uns von der aus den Niederlanden stammenden Überlieferung freizumachen und unsere Betriebe wie folgt zu gliedern haben:

1. Die Heringsfischerei mit Salzung an Bord.
2. Der Grundschleppnetzfang mit Dampfern.
3. Der Walfang von Dampfern aus.
4. Die Kleinbetriebe, nämlich die Betriebe, welche ausgeübt werden:
 - a) mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiet zwischen der Hoheitsgrenze und der Binnenfischereigrenze;
 - b) mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Hoheitsgrenze betreiben, aber nicht mehr als fünf Mann Besatzung haben.

Alle Betriebe zusammen bilden die Seefischerei, von der die Gruppe 4 a als Unterabteilung mit Küstentischerei bezeichnet werden kann.

In der deutschen Seefischerei sollen nach dem Deutschen Seefischerei-Almanach für 1913 im Jahre 1912*) beschäftigt gewesen sein:

*) Die Angaben für den Deutschen Seefischerei-Almanach 1913 wurden im Jahre 1912 gesammelt, gelten also für dieses Jahr. Ich habe sie hier und in der Folge stets benutzt. Dies erwies sich als richtig auch mit Rücksicht darauf, daß die deutsche und ausländische Fangstatistik, welche diesem Abschnitt beigegeben ist, nur bis zum Jahre 1912 fertig und zu haben war.

Inzwischen ist Ende Dezember 1913 der Deutsche Seefischerei-Almanach für 1914 erschienen. Alle Angaben über die Mängel der Statistik des Almanachs, auf welche ich hingewiesen habe und später hinweisen werde, gelten auch für den Jahrgang 1914. Bemerken will ich aber, daß die Zahl der Volkfischer im Kleinbetriebe betrug:

Nach dem Almanach 1913	=	15 925
"	"	1914 = 15 694
	Unterschied =	231

Die angegebene Abnahme von 231 Mann weist auf die Notwendigkeit genauer Ermittlung dringender hin, als Worte es vermögen.

Großbetriebe	507 Schiffe	6 631 Vollfischer
Kleinbetriebe (mit Transport- und besonderen Schiffen) . .	15 047 Fahrzeuge, Boote und Rähne	22 926 Vollfischer und vorübergehend beschäftigte Fischer
Im ganzen	15 554 Fahrzeuge, Boote	29 557 Mann. usw.

Die unter 1 bis 4 angeführte Gliederung der Betriebe ziehe ich der in den Bekanntmachungen des Reichskanzlers über den Befähigungsnachweis enthaltenen vor. Zwischen Küstenfischerei, Seefischerei und Hochseefischerei ist dort nicht klar unterschieden worden. Bei dem Befähigungsnachweis werden Küstenfischerei, kleine Hochseefischerei, mittlere Hochseefischerei und große Hochseefischerei voneinander getrennt. Diese Unterscheidung deckt sich nicht mit der bei dem Gesetz über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe gemachten, sie wird leicht zu Unklarheiten führen, wenn es sich nicht um den Befähigungsnachweis ausschließlich handelt.*)

Zur Erläuterung und Ergänzung der vorstehend gemachten Angaben lasse ich folgen eine:

Überzicht des Standes der Seefischerei verschiedener nord-europäischer Staaten.

Tafel I. Niederlande.

Einwohnerzahl am 31. 12. 09	5 858 175
Fläche in qkm am 31. 12. 09	34 112
Zahl der Seefischer ohne Küstenfischer	11 819

Zahl der Schiffe, Fahrzeuge im Jahre 1911	Zahl der Fischer im Jahre 1911	Ausbeute im Jahre 1911 <i>M</i>	Bemerkungen
1	2	3	4
<p>1285</p> <p>Darunter: 149 Dampfer, 12 Motorfahrzeuge, 728 gedeckte Segelfahrzeuge, 396 halbgedeckte Segelfahrzeuge.</p> <p>Die Zahl ist nicht stetig gewachsen, der Gesamtbrutto-Raumgehalt hat aber seit 1892 um das 2$\frac{1}{2}$-fache zugenommen.</p> <p>(Die Küstenfischereifahrzeuge und Boote sind nicht eingeschlossen.)</p>	<p>11 819</p> <p>Es handelt sich nur um die Besatzungen der in Spalte 1 angegebenen Schiffe und Fahrzeuge. (Küstenfischer sind nicht eingeschlossen.)</p>	<p>28 123 043</p> <p>Die Summe betrug für 1908 = 21 903 587 <i>M</i> und ist seitdem von Jahr zu Jahr gewachsen. (Die Erträge der Küstenfischerei sind nicht eingeschlossen.)</p>	<p>Zu Spalte 1: Darunter: Grundschieppnetzfang 512 Langleinenfang 22 Treibnetzfang 751</p> <p>Zu Spalte 2: Davon beschäftigt: im Grundschieppnetzfang 2 239 " Langleinenfang 290 " Treibnetzfang 9 290</p> <p>Zu Spalte 3: In der Heringsfischerei mit Salzung an Bord hatten die Anlandungen im Jahre 1911 einen Wert von 18 744 368 <i>M</i>. Dieser Wert hat von Jahr zu Jahr zwar in der Weise geschwankt, daß sich mitunter eine rückläufige Bewegung zeigte; sieht man hiervon ab, so besteht seit 1887, in welchem Jahre der Wert sich auf 6 408 728 <i>M</i> stellte, eine dauernde Aufwärtsbewegung.</p>

*) Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904. Reichsgesetzblatt für 1904, S. 163.

Begründung zu § 1 des „Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe“, vom 22. Juni 1899. Reichsgesetzblatt für 1899, S. 319.

Tafel II. Großbritannien und Irland.

Einwohnerzahl am 2. 4. 1911	45 216 665	Fläche in qkm am 2. 4. 1911	313 607
Davon entfallen:		Davon entfallen:	
auf England und Wales	36 075 269	auf England und Wales	151 053
auf Schottland, einschließlich der Inselbevölkerung nördlich und westlich von Schottland	4 759 445	auf Schottland	78 745
auf Irland	4 381 951	auf Irland	83 809
Außerdem:		Außerdem:	
Insel Man und Kanalinseln	148 934	Insel Man und Kanalinseln	782
		Gesamtzahl der Seefischer 1912	101 188

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1912	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1912	Gesamtausbeute im Jahre 1912 <i>M</i>	Bemerkungen
1	2	3	4
26 701	101 188	264 688 520	Zu Spalte 1:
Davon: in England und Wales 12 701 = Schottland 8 815 = Irland 5 185 Die Zahlen sind nicht ganz sicher. Im ganzen geht auf allen Gebieten der Zug dahin, daß die Schiffs- und Fahrzeuggröße wächst, der Gesamttonnagegehalt ebenfalls stetig zu-, die Zahl der Fahrzeuge aber in manchen Betrieben abnimmt.	Davon waren dauernd beschäftigt: 77 238; vorübergehend beschäftigt: 23 950. Es entfallen auf: England und Wales 44 705 Schottland 35 444 Irland 19 822 Insel Man 576 Kanalinseln 641	Davon entfallen auf: England und Wales 184 217 620 Schottland 73 123 560 Irland 7 347 340 Der Gesamtwert betrug im Jahre 1900 = 136 304 020; er ist seitdem, wenn man von kleinen Rückschlägen absieht, von Jahr zu Jahr stetig gewachsen und erreicht mit dem Jahre 1912 den Höchstpunkt.	England und Wales Schottland Irland Dampfgrund- netzfänger (Fischschlepp- dampfer) 1341 Angeledampfer Treibnetz- dampfer 650 Segelgrund- schleppnetz- fänger 1030 Segelangler 49 Segeltreibnetz- fänger 24 Segelboote 9283 Motorfahr- zeuge 257 7331 824 5109 356 62
			Die Fangflotte von Großbritannien und Irland zählte im Jahre 1912 = 1659 Fischdampfer; eine erhebliche Steigerung der Zahl dieser Schiffe trat in den letzten Jahren nicht ein, scheint auch nicht in Aussicht zu sein. Im Jahre 1913 sollen 20 Fischdampfer im Bau gewesen sein — vielleicht Ersatzbauten für veraltete oder verlorene Schiffe.
			Zu Spalte 2: Die Zuverlässigkeit der Zahlen wird nicht unbedingt sein; die Gesamtsumme ist vielleicht zu klein.

Tafel III. Dänemark, ausschl. Island, Grönland und der Färöer.

Einwohnerzahl am 1. 2. 1911	2 757 076
Fläche in qkm	38 969
Gesamtzahl der Seefischer 1912	17 821

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1912	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1912	Gesamtausbeute im Jahre 1912 <i>M</i>	Bemerkungen
1	2	3	4
14 380 15 Br.-Reg.- Tonnen groß und mehr . . . 342 zwischen 5 u. 15 Br.-Reg.- Tonnen . . . 893 unter 5 Br.- Reg.-Tonnen 13 145 mit Motor waren ver- sehen . . . 2 786	17 821 gegen 17 497 im Jahre 1911	18 720 487 gegen 17 133 862 im Jahre 1911	Die dänische Fangflotte, die Gesamtzahl der dänischen Seefischer und die Gesamtausbeute sind seit etwa 1880 stetig gewachsen.

Mit welcher Vor- und Umsicht man auf die Hebung der dänischen Seefischerei bedacht ist, lehren neben dem Inhalt der auf Seite 416 erwähnten Statistik unter anderem die folgenden, von einer Erleichterung der Registrierung der Seefischereifahrzeuge handelnden Angaben.

Dänische Fahrzeuge und Boote Ende 1908.

(Auskunft des Staatsbureaus für Statistik.)

Die in dem Gesetz über Salzwasserfischerei vom 4. Mai 1907*) angeordnete Registrierung von Fischerfahrzeugen hat einen vollständigen Überblick über die Zahl dieser Fahrzeuge gebracht. Die gesamte registrierte dänische Fischerflotte bestand Ende 1908 aus 13 520 Fahrzeugen, davon 12 031 Segelfahrzeuge, 1480 Motorfahrzeuge und 9 Dampffahrzeuge mit einem Tonnengehalt von 19 380, 8367 bzw. 543 Reg. T.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die überwiegende Zahl der Fischerfahrzeuge kleine Boote sind, indem die Durchschnittsgröße der Segelboote 1,4 Reg. T., der Motorboote 5,6 Reg. T. beträgt. Über 20 Reg. T. haben nur 8 Segelfahrzeuge, 43 Motorfahrzeuge und 8 Dampfer.

Mit Bezug auf die Heimatshäfen sind diese Fahrzeuge in 26 Registrierungsbezirke geteilt. Die größte Zahl Fahrzeuge (2070) und der größte Tonnengehalt (3027 Reg. T.) fällt auf den Aalborg-Bezirk (umfassend den Limfjord bis Thisted und die Kattegatküste vom Limfjord bis Ebeltoft). Darauf folgt Kopenhagen (mit Süddoostseeland) mit 1493 Fahrzeugen und 2653 Reg. T.; Helsingör (dazu auch der Isefjord gehörend) mit 1163 Fahrzeugen und 2651 Reg. T.; dann der Tonnenzahl nach Esbjerg und Frederikshavn. Die Fischerflotte des Esbjerg-Bezirks zählt 173 Fahrzeuge, davon 5 Dampf- und 132 Motorfahrzeuge mit zusammen 2279 Reg. T. Frederikshavns Fischerflotte zählt 424 Fahrzeuge, darunter 149 Motorfahrzeuge mit 2235 Reg. T. In diesen beiden Städten, namentlich in Esbjerg, sind die Fahrzeuge im Durchschnitt größer als in anderen Bezirken. Der Motor ist in Jütland, besonders in Nord- und Ostjütland, mehr verbreitet als auf den Inseln. In Jütland sind etwa 16 v. H., auf den Inseln nur 7 bis 8 v. H. der Fahrzeuge mit Motor versehen.

*) Dieses Gesetz lautet: Alle im Lande heimischen Fahrzeuge und Boote, die dem Fischereigewerbe obliegen, werden registriert, numeriert und gefennzeichnet sowie mit Fischereizertifikat versehen usw.

Tafel IV. Norwegen.

Einwohnerzahl am 1. 12. 1910 2 357 790

Fläche in qkm am 1. 12. 1910 322 909

Gesamtzahl der Seefischer 1911 87 832

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1911	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1911	Gesamtausbeute im Jahre 1911 <i>M</i>	Bemerkungen
1	2	3	4
15 094	87 832	87 783 266	Zu Spalte 1: Dorys sind kleine, von den Fangschiffen an Bord mitgeführte plattbordige Angelboote. Sie werden, da sie verschieden groß sind, bis zu sechs und mehr ineinandergesetzt und so auf den Schiffen untergebracht. Unter den 50 082 offenen Fischerbooten wird jeder Kahn an der Küste mitgezählt sein.
Davon: Fischdampfer 182 Motorschiffe . . . 3 296 Große Segel- fahrzeuge . . . 766 Kleine Segel- fahrzeuge (unter 18) . . . 2 267 Offene Boote mit Motor 872 Dorys . . . 7 711 Außerdem sollen . . . 50 082 offene Fischerboote vorhanden gewesen sein.	Davon: See- und Küsten- fischer . . . 66 382 Fjordfischer 19 547 Fangsteleute (Eismeer- fischer) . . . 1 903	Davon entfallen auf: See- u. Küsten- fischerei 61 290 000 Walfang 26 493 266 Die Ausbeute betrug: 1910 . . 73 729 940 1909 . . 37 699 000	

Tafel V. Schweden.

Einwohnerzahl am 31. 12. 1910 5 522 403

Fläche in qkm am 31. 12. 1910 411 012

Zahl der Seefischer: Unbekannt, vielleicht gegen 10 000

Gesamtausbeute im Jahre 1911 = 15³/₄ Millionen *M*.

Tafel VI. Frankreich.

Einwohnerzahl am 5. 3. 1911 39 601 509

Fläche in qkm am 5. 3. 1911 536 463

Gesamtzahl der Seefischer 1910 128 869

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1910	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1910	Gesamtausbeute im Jahre 1910 <i>M</i>	Bemerkungen
1	2	3	4
28 742	128 869	135 314 672	Zu Spalte 3: Die Steigerung gegen frühere Jahre wird hauptsächlich den Erträgen der Fischerei auf den Neufundlandbanken und dem Grundschleppnetzfang der Fischdampfer zugeschrieben.
Davon: Dampfer . . . 454 Segler . . . 28 288	Die Statistik weist hier so große Schwankungen von Jahr zu Jahr auf, daß ein klares Bild über die Entwicklung sich schwer machen läßt. Die Fischerei zu Fuß, also die Strandfischerei, spielt eine erhebliche Rolle mit.	Der Wert ist gegen 1909 gestiegen um 4 859 892 und von 1908 gegen 1909 um 8 202 061.	

Tafel VII. Deutschland.

Einwohnerzahl am 1. 12. 1910 64 925 993

Fläche in qkm am 1. 12. 1910 540 858

Zahl der Seefischer: nicht sicher, deshalb dringend zu ermitteln, wahrscheinlich zwischen 20 000 und 30 000.

1. Übersicht der registrierten Schiffe und Fahrzeuge.

1907			1908			1909		
Stde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge	Stde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge	Stde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3	1	2	3	1	2	3
1	Segler	459	1	Segler	437	1	Segler	435
2	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	177	2	Segler mit Motor . . .	4	2	Segler mit Motor . . .	4
3	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2	3	Segler mit Motor und Hilfschraube	28	3	Segler mit Motor und Hilfschraube	36
4	Dampfer	284	4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	178	4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	176
5	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1	5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2	5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
6	Dampfer zu besonderen Zwecken	1	6	Dampfer	307	6	Dampfer	290
			7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1	7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
			8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1	8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe . . .	924		Summe . . .	958		Summe . . .	945

1910			1911			1912	
Stde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge	Stde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge	Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen
1	2	3	1	2	3	1	2
1	Segler	407	1	Segler	369	I. Segler:	
2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	4	2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	1	A. Kleinbetrieb:	
3	Segler mit Motor und Hilfschraube	53	3	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	46	Rutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	171
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	176	4	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2	Rutter m. Motor u. Windenbetrieb	1
5	Segel-Fischhandelsfahrzeuge mit Motor	1	5	Dampfer	298	B. Große Heringsfischerei:	180
6	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2	6	Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfschraube	86	C. Fischhandelsfahrzeuge:	
7	Dampfer	295	7	Dampf- und Motor-Fischhandelsfahrzeuge	4	Quagen	53
8	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1	8	Dampfer zu besonderen Zwecken	2	D. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
9	Dampfer zu besonderen Zwecken	2				Laaerschiffe	1
	Summe . . .	941		Summe . . .	808	II. Dampfer und Motorschiffe:	
						A. Kleinbetrieb:	
						Rutter, Ewer u. andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfschraube	98
						B. Grundschleppnetzfang im Großbetrieb:	
						Fischdampfer	233
						C. Große Heringsfischerei:	
						Dampfer	7
						Logger mit Hilfsdampfmaschinen	71
						Logger mit Hilfsmotor	16
						D. Fischhandelsfahrzeuge:	
						Dampfer	1
						Fahrzeuge mit Hilfsmotor	4
						E. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
						Schleppdampfer	1
	Summe . . .	941		Summe . . .	808	Summe . . .	837

Kaufende Nummer	1910						1911						1912							
	2	3	4	5	6	7	3	4	5	6	7	3	4	5	6	7	3	4	5	6
Staat, Provinz, Regierungsbezirk usw.	Dampf-fer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Dampf-fer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Dampf-fer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Dampf-fer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfs-schraube oder Schraube	Gedeckte und halb-gedeckte Fahrzeuge, Boote, Rähne usw.
1 Provinz Ostpreußen	—	39	3 819	3 858	—	—	—	48	3 821	3 869	—	—	55	3 618	3 678	—	—	55	3 618	3 678
2 = Westpreußen	—	10	1 619	1 629	—	—	8	1 590	1 598	—	—	—	16	1 806	1 822	—	—	16	1 806	1 822
3 = Pommern:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a) Regierungsbezirk Köslin	—	8	583	591	—	—	—	40	586	626	—	—	67	563	630	—	—	67	563	630
b) = Stettin	—	2	2 047	2 049	—	—	—	28	1 718	1 746	—	—	26	2 165	2 191	—	—	26	2 165	2 191
c) = Straßburg	—	5	1 674	1 679	—	—	—	4	1 649	1 653	—	—	8	1 619	1 627	—	—	8	1 619	1 627
4 Provinz Schleswig-Holstein:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a) Ostsee Küste	—	115	2 041	2 156	—	—	—	154	2 030	2 184	—	—	244	1 875	2 119	—	—	244	1 875	2 119
b) Nordsee Küste	—	29	666	695	—	—	—	73	616	689	—	—	74	648	722	—	—	74	648	722
5 Provinz Hannover:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a) Regierungsbezirk Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) = Stade	—	4	194	194	—	—	—	—	225	225	—	—	—	229	229	—	—	—	229	229
c) = Aurich	—	9	217	221	—	—	—	4	251	255	—	—	5	268	273	—	—	5	268	273
6 Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	—	9	520	529	—	—	—	14	516	530	—	—	15	515	530	—	—	15	515	530
7 Dreihe u. Danneberg	—	5	130	135	—	—	—	5	130	135	—	—	14	127	141	—	—	14	127	141
8 = = = Danneberg	—	2	254	256	—	—	—	4	301	305	—	—	5	316	321	—	—	5	316	321
9 = = = Bremen	—	—	3	3	—	—	—	—	5	5	—	—	—	12	12	—	—	—	12	12
10 Großherzogtum Oldenburg	—	3	236	239	—	—	—	6	249	255	—	—	9	223	232	—	—	9	223	232
Summe	—	240	14 166	14 406	—	—	—	398	13 854	14 252	—	—	550	14 167	14 717	—	—	550	14 167	14 717

Gesamtsumme der Fahrzeuge, Boote und Rähne:
 1907 = 14 426
 1908 = 14 315
 1909 = 14 165
 1910 = 14 403
 1911 = 14 252
 1912 = 14 717

3. Übersicht der Gesamtstärke der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge.

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen	Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen		Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen
	1907		1908	1909		1910
Segler	3454	Segler	3434	3456	Segler	3316
Segel- Fischhandelsfahrzeuge	373	Segler mit Motor	24	24	Segler mit Motor- und Windenbetrieb	24
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	26	Segler mit Motor und Hilfschraube	92	111	Segler mit Motor und Hilfschraube	176
Dampfer	3318	Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	373	375	Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	371
Dampf- Fischhandelsfahrzeuge	8	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	26	45	Segel- und Fischhandelsfahrzeuge mit Motor	3
Dampfer zu besonderen Zwecken	3	Dampfer	3689	3550	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	45
		Dampf- Fischhandelsfahrzeuge	8	8	Dampfer	3643
Summe	7182	Dampfer zu besonderen Zwecken	3	3	Dampf- Fischhandelsfahrzeuge	8
		Summe	7649	7572	Dampfer zu besonderen Zwecken	13
					Summe	7599

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen	Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen
	1911		1912
Segler	3136	I. Segler.	
Segler mit Motor für Windenbetrieb	3	A. Kleinbetrieb.	
Segel- Fischhandelsfahrzeuge	102	Rutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	491
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	45	Rutter mit Motor für Windenbetrieb	3
Dampfer	3736	B. Große Heringsfischerei.	
Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfschraube	433	Logger	2566
Dampf- und Motor- Fischhandelsfahrzeuge	16	Quaken	118
Dampfer zu besonderen Zwecken	13	D. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
Summe	7484	Lagerschiffe	19
		II. Dampf- und Motorschiffe.	
		A. Kleinbetrieb.	
		Rutter, Ewer und andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfschraube	275
		B. Grundschleppnetzfangerei im Großbetrieb.	
		Fischdampfer	2584
		C. Große Heringsfischerei.	
		Dampflogger mit Hilfsstafelage	124
		Logger mit Hilfsdampfmaschinen	1104
		Logger mit Hilfsmotoren	253
		D. Fischhandelsfahrzeuge.	
		Dampfer	3
		Fahrzeuge mit Hilfsmotoren	9
		E. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
		Schleppdampfer	3
		Summe	7552

4. Übersicht der Zahl der dauernd und der vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Rähen.

	Zahl der Fischer											
	1907		1908		1909		1910		1911		1912	
	dauernd beschäftigt	vorüber- gehend beschäftigt	vorüber- gehend beschäftigt									
Provinz Ostpreußen	3 984	2272	3 544	2195	3 579	2228	3 658	2262	3 665	2253	3 522	1879
" Westpreußen	2 469	456	2 303	614	2 175	511	2 007	473	1 999	453	2 128	260
" Pommern, Reg. Bez. Köslin	815	249	855	233	879	253	891	267	931	282	960	270
" " Stettin	2 337	958	2 460	957	2 492	922	2 438	949	2 643	804	2 690	898
" " Stralsund	1 604	396	1 604	415	1 611	386	1 600	381	1 604	343	1 529	325
" Schleswig-Holstein, Ostseeküste	2 587	636	2 602	636	2 688	636	2 760	733	2 804	733	2 342	668
" " Nordseeküste	301	826	392	816	419	781	446	778	482	809	508	797
" Hannover, Reg. Bez. Lüneburg	214	131	204	133	206	130	190	133	220	137	237	133
" " Stade	119	187	144	170	130	176	151	183	253	182	273	184
" " Aurich	239	17	252	17	260	17	257	13	266	13	281	17
Mecklenburg-Schwerin	521	241	533	233	542	249	530	303	546	307	589	352
Lübeck	139	10	139	10	145	10	145	10	145	10	94	5
Hamburg	416	—	402	—	412	—	427	—	505	—	539	—
Bremen	3	2	2	1	2	1	2	1	5	1	20	1
Oldenburg	134	146	103	216	144	105	167	157	204	112	213	91
Zusammen	15 882	6527	15 539	6646	15 684	6405	15 669	6643	16 272	6439	15 925	6080

6. Gesamtsumme der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge sowie der im Kleinbetriebe dauernd und vorübergehend beschäftigten Seefischer.

5. Gesamtsumme der dauernd und vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Rähen.

1907	22 409	1910	22 312
1908	22 185	1911	22 711
1909	22 089	1912	22 005
1907	1907	29 591	29 911
1908	1908	29 834	30 195
1909	1909	29 661	29 557

7. Die Erträgnisse der deutschen Seefischerei sowie der Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen in den Jahren 1911 und 1912.

Entnommen der „Fischzeitung“. Dezember 1912 und November 1913.

(Nach der vom Kaiserlichen Statistischen Amt bearbeiteten Statistik des Deutschen Reiches.)*

Jahr 1911.

Die Ergebnisse der deutschen Seefischerei waren im Jahre 1911 fast die gleichen wie in dem vorhergehenden Jahre. An Menge war der Ertrag für Nordsee und Ostsee zusammen etwas geringer, doch wurde durch bessere Preise sogar eine Wertsteigerung von 0,4 Mill. *M* erzielt gegen 3 Mill. *M* im Jahre 1910.

Der Ertrag der Seefischerei in der Nordsee und Ostsee belief sich nämlich

im Jahre 1911 auf . . .	{ 162 789 722 kg 2 117 331 Stück }	im Werte von 36 592 782 <i>M</i>
und im Jahre 1910 auf . . .	{ 167 697 519 kg 1 177 902 Stück }	im Werte von 36 166 085 <i>M</i>

Hiervon entfallen: a) auf das Nordseegebiet

im Jahre 1911	{ 131 447 077 kg 2 090 483 Stück }	im Werte von 28 342 817 <i>M</i>
und im Jahre 1910	{ 134 459 549 kg 1 169 190 Stück }	im Werte von 28 305 095 <i>M</i>

b) auf das Ostseegebiet

im Jahre 1911	{ 31 342 645 kg 26 848 Stück }	im Werte von 8 249 965 <i>M</i>
und im Jahre 1910	{ 33 237 970 kg 8 712 Stück }	im Werte von 7 860 990 <i>M</i>

Daraus geht hervor, daß der Wert der Fische sowohl im Nordseegebiet als auch besonders im Ostseegebiet eine wesentliche Steigerung erfahren hat.

Zu den Fängen in der Nordsee ist zu bemerken: Nach dem Hering, dem für uns Deutsche unter allen Umständen wirtschaftlich wichtigsten Fisch unserer Meere, spielt entschieden der Schellfisch nach wie vor die Hauptrolle, und zwar in einer Menge von 23,1 Mill. kg im Werte von 5,7 Mill. *M*. Ihm folgen der Kabeljau mit fast 23 Mill. kg im Werte von 3,9 Mill. *M* und die Scholle mit 3,2 Mill. kg im Werte von 1,1 Mill. *M*. Die feineren Fischarten wie Seezunge, Steinbutt, Heilbutt wurden in größeren Mengen angebracht als in den Jahren zuvor.

In der Ostsee folgen dem Wert der Erträge nach Aal mit 1 531 472 *M*, Scholle und Flunder mit 1 440 479 *M*, Hering und Sprott mit 947 955 *M* usw. Der Dorsch mit 281 469 *M* steht vielen Brackwasserfischen nach.

Es ergab sich bis zum Schluß des Jahres 1911 im ganzen, daß die deutsche Seefischerei nur für etwa 36 Mill. *M* Seefische und davon gewonnene Erzeugnisse produzierte. Wir verbrauchten aber in Deutschland über 131 Mill. *M* hiervon. Die statistisch zur Darstellung gebrachten deutschen Fänge decken also nur 27,9 v. H. unseres gesamten Bedarfs an Seefischen, wie folgende Tafel über den Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen deutlich zeigt:

*) „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands nebst Angaben über Großhandelspreise usw.“ Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin, Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht.

Seetiere und davon gewonnene Erzeugnisse	Mengen in Doppelzentner				Werte in 1000 M			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Heringe, Breitlinge, Sprotten, frisch	1 336 825	1 146 935	95 127	66 412	20 068	17 481	1653	1211
Andere Salzwasserfische, frisch Gesalzene Heringe	330 098	302 269	58 831	51 867	18 636	16 644	3769	3244
Sardinen usw. in Büchsen (an- genommen)	1 776 668	1 918 435	7 156	6 403	39 514	39 708	166	159
Sardellen, einfach zubereitet	30 000	40 000	—	—	3 750	5 000	—	—
Stöckfisch	18 338	16 660	103	171	2 269	1 592	13	22
Male, Bücklinge, Klippfisch und a. n. g. Fische, einfach zubereitet	10 661	9 854	11 634	4 095	959	985	626	248
Kaviar, Fischrogen	36 896	30 220	19 557	16 823	1 845	2 115	1176	1006
Austern	3 953	3 602	4 570	3 505	9 068	8 602	325	279
Seemuscheln	10 295	9 659	170	79	1 103	661	11	8
Seeschildkröten	21 835	22 520	53	26	262	270	2	1
Hummer, Langusten	36	12	7	1	7	2	1	0
Krabben	12 943	13 001	18	13	4 875	4 730	6	5
Andere Seekrebse, lebend, ab- gekocht, gesalzen	629	762	11	52	55	75	1	4
Seekrebse, -muscheln, anders als durch Abkochen oder Einsalzen zubereitet	1	1	1	1	0	0	0	0
zusammen	3 589 192	3 513 943	197 258	149 485	102 414	97 868	7751	6190
Hierzu Ertrag der deutschen See- fischerei					36 593	36 166		
zusammen					139 007	134 034		
ab Ausfuhr					7 751	6 190		
bleiben					131 256	127 844		

als Mindestwert des deutschen Verbrauchs an Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen.

Das Jahr 1911 zeigte also eine wesentliche Steigerung der Einfuhr von Seetieren usw. gegenüber 1910, und zwar um ungefähr 4 Mill. M.

Der Bedarf des deutschen Volkes an Seefischen wird nun sicherlich auch in Zukunft immer mehr steigen, denn es wird ja von Jahr zu Jahr in Folge der — soweit die inländische Produktion in Betracht kommt — nicht ausreichenden Versorgung Deutschlands mit Fleisch warmblütiger Tiere immer mehr auf die Seefischkost angewiesen sein. Sehr bedauerlich hierbei ist nur, daß jährlich so viele Millionen für Seefische usw. ins Ausland fließen, ein Kapital, dessen größter Teil dem deutschen Nationalvermögen erhalten bleiben könnte, wenn das binnenländische Großkapital sich mehr als bisher an den Fischereiunternehmungen beteiligen würde. Hoffen wir, daß unser Nationalgefühl auch in dieser Beziehung zunimmt, denn es liegt hier zweifellos ein großes nationales und wirtschaftliches Interesse Deutschlands vor. Auch dürften weitere Staatsmaßnahmen zur Förderung der deutschen Hochseefischerei in Frage kommen. Für solche sind in der letzten Zeit schon die verschiedensten, mehr oder minder zweckmäßigen Vorschläge gemacht worden. Jedenfalls dürften derartige Maßnahmen mit zu den dankbarsten Aufgaben gehören, die der Staat zu lösen hat.

Jahr 1912.

Abgesehen von der deutschen Heringsfischerei hatte die deutsche Seefischerei an der Nord- wie auch der Ostseeküste im Jahre 1912 einen sehr erheblichen Fortschritt gegen das Jahr 1911 zu verzeichnen.

Das Gesamtertragnis der deutschen Seefischerei im Nord- und Ostseegebiet belief sich

im Jahre 1912 auf . . .	{ 172 448 665 kg 1 964 618 Stück }	im Werte von 41 566 797 M
und im Jahre 1911 auf . .	{ 162 789 722 kg 2 117 331 Stück }	im Werte von 36 592 782 M
das ist also ein Mehr von .	{ + 9 658 943 kg - 152 713 Stück }	im Werte von + 4 974 015 M

Hiervon entfallen auf das Nordseegebiet

im Jahre 1912	{ 132 969 112 kg 1 941 152 Stück }	im Werte von 30 984 648 M
und im Jahre 1911	{ 131 447 077 kg 2 090 483 Stück }	im Werte von 28 342 817 M

Auf das Ostseegebiet

im Jahre 1912	{ 39 479 553 kg 23 466 Stück }	im Werte von 10 582 149 M
und im Jahre 1911	{ 31 342 645 kg 26 848 Stück }	im Werte von 8 249 965 M

Läßt man die Heringsfischerei, die im Jahre 1912 sehr schlechte Ertragnisse zeitigte, außer Betracht, so erhält man für die übrigen Nordseefischereien folgende Ergebnisse:

für das Jahr 1912	{ 97 095 712 kg 1 941 152 Stück }	im Werte von 22 392 059 M
und das Jahr 1911	{ 83 467 927 kg 2 090 483 Stück }	im Werte von 18 613 039 M

das ist also ein Mehrertrag von 13 627 785 kg im Werte von 3 779 020 M; diese sehr erfreuliche Zunahme der Ertragnisse unserer Seefischerei wird voraussichtlich auch im Jahre 1913 und 1914 anhalten.

Die Heringsfischerei warf im letzten Jahrzehnt folgende Erträge ab:

Jahr	Menge in Faß (Tonne) zu rund 150 kg	Wert in M	Wert für 1 Faß (Tonne) M.
1903	189 333	4 613 979	24,30
1904	204 851	4 821 602	23,50
1905	197 805	6 571 512	33,20
1906	267 803	8 559 773	31,90
1907	298 659	7 189 794	24,10
1908	293 915	7 106 425	24,20
1909	357 951	10 344 198	28,90
1910	382 612	10 857 942	28,40
1911	319 861	9 729 778	30,40
1912	239 156	8 592 589	35,90
*) zusammen	2 751 946	78 387 592	—

Von besonderem Interesse dürfte noch sein, wie außerordentlich der Verbrauch des deutschen Volkes an Seefischen im Jahre 1912 gestiegen ist, nämlich laut nach-

*) 1913 geschätzt 340 000 Faß. Erlös 12 000 000 M.

stehender Tabelle um fast 20 Mill. *M.* Dagegen ist die Zunahme unserer eigenen Fänge im vergangenen Jahre in Höhe von etwa 5 Mill. *M.* viel zu gering. Wir müssen also mit allen Mitteln danach trachten, die eigene Fischerei zu heben, denn es fließen heute fast 110 Mill. *M.* jährlich ins Ausland, die unserem Nationalvermögen erhalten bleiben könnten.

	Mengen in Doppelzentner				Werte in 1000 <i>M.</i>			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Heringe, Breitlinge, Sprotten, frisch	1 331 543	1 336 825	85 876	95 127	23 327	20 068	1875	1653
Schellfische, Kabeljau und andere Seefische, frisch	408 123	330 098	58 518	58 831	22 764	18 636	4032	3769
Gesalzene Heringe	1 811 603	1 776 668	7 487	7 156	44 121	39 514	207	166
Sardinen und andere Fische u. Fischzubereitungen, Krabben usw. in Büchsen	35 605	30 000	6 567	—	5 215	3 750	1060	—
Sardellen, einfach zubereitet	34 664	18 338	76	103	3 075	2 269	10	13
Stockfisch, Klippfisch	11 813	10 661	14 066	11 634	662	959	859	626
Aale, Bücklinge, Sprotten und a. n. g. Fische, einfach und zum feineren Tafelgenusse zubereitet	43 204	36 902	15 331	19 557	2 531	1 845	1096	1301
Kaviar, Fischrogen	3 750	3 953	4 067	4 570	9 351	9 068	350	325
Austern	10 732	10 295	216	170	1 204	1 103	14	11
Mies- und andere Seemuscheln	21 628	21 835	26	53	260	262	1	2
Seeshildkröten	46	36	13	7	9	7	2	1
Hummer, Langusten	13 175	12 943	21	18	5 441	4 875	8	6
Krabben, Taschentrebse u. andere Seetrebse, -muscheln, anders als durch Abkochen oder Ein-salzen zubereitet	721	630	68	12	64	55	3	1
zusammen	3 726 653	3 589 198	192 341	197 258	118 034	102 414	9518	7876
Hierzu Ertrag der deutschen Seefischerei					41 567	36 593		
zusammen					159 601	139 007		
Ab Ausfuhr					9 518	7 876		
bleiben					150 083	131 131		

Die Anlandungen der Fänge unserer Seefischereischiffe in außerdeutschen Häfen finden in unserer Statistik keine Erwähnung. In Aberdeen landeten z. B. im Dezember 1913 19 deutsche Fischdampfer-Fänge im Gesamtwert von 117 040 *M.* Wenn das der Durchschnitt ist, stellt sich der Gesamtbetrag auf rund 1,4 Mill. *M.* im Jahre.

II. Internationale Seefischereigrenzen.

Das neue Völkerrecht erkennt die Freiheit der Meere und Ozeane, d. h. der freien See, unumwunden an. Es gesteht den Untertanen aller Staaten das Recht zu, auf See Fischerei zu betreiben. Dies war nicht immer der Fall. Zu den Hoheitsrechten, welche einzelne Völker über See und Ozeane beanspruchten, gehörte durchweg die Ausübung der Fischerei. Es soll aber schon hier bemerkt werden, daß

Hoheitsrecht und Seefischereirecht nicht gleichbedeutend sind und daß die Hoheitsgrenze eines an die See grenzenden Staates sich nicht mit der Fischereigrenze decken muß, daß beide Grenzen aber gleich sein können.

König Johann von England beanspruchte schon im Jahre 1201 das Hoheitsrecht über die britischen Meere.

Im Jahre 1493 teilte der Papst Alexander VI. die Herrschaft über Meere und Ozeane zwischen Spanien und Portugal.*)

Während der Regierung der Königin Elisabeth von England (1558 bis 1603) wurden von manchen europäischen Staaten gewisse Meere oder Meeresteile als Eigentum beansprucht. Venedig verlangte die Herrschaft über das Adriatische Meer, Genua über das Ligurische Meer, Dänemark betrachtete die Meere zwischen Norwegen und Grönland als sein Eigentum**), ebenso den Sund, die Belte und einen Teil der Ostsee. England beanspruchte den Kanal, die Nordsee, die Bai von Biscaya sowie die See westlich von Irland und nördlich von Schottland. Die Ansprüche schlossen häufig die Seefischereirechte ein. Zu welchem Streit, zu welchen Schwierigkeiten und Verwicklungen dies führte, soll hier übergangen werden.

Im 17. Jahrhundert wurde über die Freiheit der Meere, über das *Mare liberum* und *Mare clausum*, viel verhandelt. Den Anstoß dazu gab unter anderem der Heringsfang der Holländer auf dem Jahrhunderte alten Fanggebiet der großen Heringsfischerei in der Nordsee. Dieses Gebiet lag und liegt noch in der westlichen Nordsee, wo die Heringszüge vom Juni bis Dezember mit dem Fortschreiten der Jahreszeit von der Breite der Shetlandinseln bis vor und in den englischen Kanal wandern, mit wechselnden Abständen von der schottischen und englischen Küste. Die Vorstellungen der Holländer gegen Fangverbote der englischen Könige fanden vielfach Berücksichtigung. Die Rechtsfrage blieb aber unentschieden, bis in neuerer Zeit allgemein anerkannt wurde, daß ein gewisser Teil des Meeres, welches an die Küsten eines Landes grenzt, zu diesem Lande gehört. So entstanden die Begriffe Hoheitsgrenze und Seefischereigrenze. Der holländische Rechtsgelehrte Bynkershoek, welcher zu Anfang des 18. Jahrhunderts lebte, stellte als Grundsatz auf: *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*. Die Geschütztragweite jener Zeit von drei Seemeilen ist bei vielen Staaten als Seefischereigrenze geltend geworden und noch heute in Geltung.

In einem 1843 geschlossenen, 1868 ergänzten Fischerei-Abkommen für den Kanal zwischen England und Frankreich wurde die Drei-Seemeilen-Grenze als See-

*) Oscar Peschel sagt darüber in seiner Schrift „Die Teilung der Erde unter Papst Alexander VI. und Julius II.“: Die erste von Alexander VI. 1494 erlassene Bulle wurde von Julius II. im Jahre 1506 geändert. Er zerlegte die Erde in eine spanische und eine portugiesische Hälfte in der Art nämlich, daß durch den Ozean ein Strich oder eine Linie vom Nordpol zum Südpol gezogen wurde, 370 Leguas = 1110 sm = 1998 km im Westen der Capverdischen Inseln, sei es durch Feststellung der Längengrade oder durch irgendein anderes Verfahren. Bedenkt man, daß auf Grund jenes Vertrages und jener Bulle die Spanier sich bis zum 19. Jahrhundert auf den Philippinen behauptet haben und ein Reich wie Brasilien — um $\frac{1}{3}$ kleiner als ganz Europa — von einer portugiesisch rebenden Bevölkerung in Besitz genommen wurde, so verdienen jene Aktenstücke noch jetzt Beachtung.

**) Die Kronen von Dänemark und Norwegen wurden im Jahre 1397 durch die Colmarsche Union vereinigt. Im Jahre 1815 wurde Norwegen als selbständiges Reich mit Schweden verbunden, im Jahre 1906 trennte es sich von Schweden.

fischereigrenze festgesetzt. Diese Grenze wurde übernommen in den „Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer“,*) vom 6. Mai 1882. In diesem Vertrag wurde festgesetzt:

„Die Fischer jeder Nation sollen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiet bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der ganzen Längsausdehnung der Küste ihres Landes und der davor liegenden Inseln und Bänke. In den Buchten ist das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie zu nehmen, welche in dem dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Teile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als zehn Seemeilen beträgt.“

Die beteiligten Staaten sind Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien und Irland, die Niederlande.

Schweden und Norwegen traten dem Vertrag nicht bei, behielten sich aber den Beitritt vor. Norwegen erhob das folgende Bedenken: Die Drei-Seemeilen-Zone, von der Niedrigwassergrenze gemessen, sei nicht ausreichend; sie würde die wichtigsten Fischbanken schneiden; sie würde, wie der norwegische Minister des Innern seiner Zeit wörtlich anführte: „es dem Staat unmöglich machen, die Fischerei auf den vor der Küste liegenden Banken überhaupt zu regeln, und sie würde für die Fischereibetriebe verderbenbringend sein, von denen die Ernährung der Küstenbevölkerung abhängt.“**)

Der König von Norwegen hat infolgedessen verordnet, daß die norwegische Hoheitsgrenze sich 7529 m vom Lande oder von der am weitesten von der Küste gelegenen Schäre (Insel), die nicht beständig vom Meere bespült wird, erstreckt***). In vielen Gegenden verläuft also die von Norwegen beanspruchte Fischereigrenze in beträchtlichem Abstand von der Küste des Festlandes. Außerdem beansprucht Norwegen das ausschließliche Fischereirecht in zwei großen Fjorden, welche nach dem Nordseevertrag von 1882 zum großen Teil außerhoheitlich sein würden, nämlich in dem Vestfjord, wo bei der Vofoten-Gruppe die größte Kabeljaufischerei Europas seit alter Zeit betrieben wurde und noch betrieben wird und wo ein Haupterwerbssfeld der norwegischen Seefischer liegt, und in dem Varangerfjord im Norden, nahe der russischen Grenze. Dieser Anspruch Norwegens beruht nicht auf internationaler Vereinbarung.

Nach einem zwischen Dänemark und Schweden im Jahre 1899 abgeschlossenen Vertrage†) soll

„das Gebiet, auf dem das Recht des Fischfangs ausschließlich den eigenen Untertanen jedes der beiden Staaten vorbehalten ist, eine geographische Meile ($1/15$ Breitengrad)††) betragen von der Küste oder von den davor liegenden Inseln oder Schären, soweit sie nicht ständig vom Wasser überspült sind“.

Nach dem „Vertrag des Königs von Dänemark mit dem König von Großbritannien und Irland, betreffend die Regelung der Fischerei ihrer bezüglichen Unter-

*) Der Vertrag ist in alle Jahrgänge des Deutschen Seefischerei-Almanachs aufgenommen.

**) »The Territorial Waters and Sea Fisheries« in Blackwood's Magazine Nr. DCCCCLVII. William Blackwood & Sons. London and Edinburgh, July 1895.

***)) Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913, S. 140. Da 1 sm = 1852 m ist, so sind 7529 m = 4 sm + 121 m.

†) Deutscher Seefischerei-Almanach für 1904, S. 292.

††) 1 geographische Meile = $1/15$ Breitengrad = 7420 m. 1 sm = 1852 m. Also 1 geographische Meile = rund 4 sm.

tanen in den Fahrwassern bei den Färöern und Island außerhalb des Seeterritoriums“, vom Jahre 1901 ist bestimmt worden:

„Die Untertanen des Königs von Dänemark sollen das unbeschränkte Recht zur Fischerei innerhalb eines Abstandes von drei Quartmeilen*) haben, gerechnet von der äußersten Niedrigwassergrenze an allen Küsten der Inseln mit den dazu gehörenden Schären und Gründen.

Was die Buchten betrifft, so wird der Drei-Quartmeilenabstand gerechnet von der geraden Linie, gezogen quer über die Bucht an der dem Einlauf nächsten Stelle, wo ihre Breite nicht über 10 Quartmeilen beträgt.“

Deutschland hat außerhalb der Nordsee eine Fischereigrenze nicht genau festgesetzt. Auch die Fischereigesetze der deutschen Bundesseestaaten enthalten eine solche Festsetzung nicht.**)

Frankreich scheint außerhalb der Nordsee an der Drei-Seemeilen-Grenze festzuhalten.

Spanien und Portugal haben im Jahre 1885 ein Abkommen getroffen, nach welchem den Angehörigen jedes der beiden Staaten das Fischereirecht in 6 sm Abstand von der Küste ausschließlich zusteht. Diese ursprünglich für Segelfahrzeuge getroffene Vereinbarung soll die portugiesische Regierung auch gegenüber Fischdampfern anderer Flaggen anwenden.***)

Rußland hat mit England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika Ende des vergangenen Jahrhunderts Verträge abgeschlossen, nach denen um die Kommandorsky- und Kobbeninseln in der Beringsee eine Schonzone für Pelzrobben von 30 sm gelegt wurde.†)

Spanien, Portugal, Mexiko, Chile, Argentinien, Guatemala, Costarica, Peru, Uruguay, Nicaragua, Honduras, Bolivia, Salvador und Santo Domingo sollen eine Fischereigrenze von 11 km = 5,9 sm seewärts anstreben.††)

Das ansehnliche „Institut de Droit International“ hat sich 1891, 1892 und 1894 mit der Seefischereigrenzfrage beschäftigt und 6 sm vorgeschlagen.

Erörterungen über eine Ausdehnung der russischen Fischereigrenze an der Murmanischen Küste im Nördlichen Eismeer bis auf 12 oder 16 sm seewärts wurden im Jahre 1913 geführt, aber nicht abgeschlossen.

*) 1 Quartmeile dänisch = rund 1852 m = 1 sm.

***) Die Fischereigesetze der Deutschen Bundesseestaaten finden sich in dem Deutschen Seefischerei-Almanach für 1899. In dem Fischereigesetz für den Preussischen Staat vom 30. Mai 1874, 30. März 1880 heißt es wörtlich: „Unter Küstenfischerei im Sinne dieses Gesetzes ist diejenige Fischerei verstanden, welche in den Unserer Hoheit unterworfenen Teilen der Nord- und Ostsee, in den offenen Meeresbuchten, den Häfen und in den größeren Strömen vor ihrer Einmündung in das Meer betrieben wird.“ Ähnlich lauten die Bestimmungen der anderen Bundesseestaaten. Da aber als deutsche Hoheitsgrenze sonst im allgemeinen die Drei-Seemeilen-Grenze gilt, so kann angenommen werden, daß sie auch für die Fischereigesetze gelten soll. Bei der Ausübung der Fischereiaufsicht an der Ostküste von Schleswig-Holstein ist die Drei-Seemeilen-Grenze nach den Bestimmungen des schon erwähnten Nordseevertrages von 1882 als geltend ohne weiteres angenommen worden.

****) Fischerei und Salzgewinnung in Portugal. Von Dr. Otto Klein, Lissabon-Berlin. „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“. Juniheft 1913, S. 224.

†) Bericht über die internationale Fischereiausstellung in St. Petersburg 1902. Heft 10 und 11 der „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1902.

††) „The Territorial Waters and Sea Fisheries“ in Blackwoods Magazine.

In Großbritannien und Irland steht die Frage, in welcher Weise und wie weit man die Fischereigrenze seewärts ausdehnen soll, um über die zum Schutz des Laiches und der Brut gewisser Seefische nötigen Maßnahmen zu verfügen, seit Jahren auf der Tagesordnung. Im Jahre 1913 beschäftigten sich drei Parlamentskommissionen damit. *) Wie ernst die Frage angefaßt wird, beweist die Schließung des Moray Firth an der Ostküste von Schottland für den Grundschleppnetzfang. Das schottische Fischereiamt **) schloß diesen teilweise im Jahre 1890, vollständig im Jahre 1892. Es entzog damit ein Gebiet von 1480 Quadratseemeilen ***) den Grundschleppnetzgängern. Diese Schließung eines außerhoheitlichen Gebietes war nur wirksam gegenüber schottischen Schiffen. Der erste ausländische Fänger, ein Däne, blieb unbelästigt. Deutschen Fischdampfern wurde die Anlandung der Fänge in Aberdeen verwehrt. Fischdampferfahrer in Grimsby umgingen das Verbot, indem sie ihre Grundschleppnetzfünger unter norwegischer Flagge in den Moray Firth schickten, bis im Jahre 1909 eine Parlamentsakte folgenden Inhalts erlassen wurde:

„Fischdampfer, welche innerhalb des Zeitraums von 2 Monaten vor der Anlandung von Fischen in England und Schottland Fische in dem verbotenen Gebiet gefangen oder an Bord genommen haben, dürfen diese Fische in dem Vereinigten Königreich nicht verkaufen.“

Zu dem verbotenen Gebiet gehörten außer dem Moray Firth der Clyde Firth an der Westküste von Schottland sowie andere außerhoheitliche Gebiete an den Küsten von Schottland und Irland. †)

Weitere Versuche der Grimsby-Norweger Fischdampfer, das Verbot zu durchbrechen, scheiterten an dem energischen Eingreifen der Zollbeamten.

Diese außerhoheitlichen Gebiete sind also geschlossen für britische Grundschleppnetzschleppnetzdampfer und für außerbritische, wenn sie die Fänge in britischen Häfen anlanden wollen. Sie bleiben offen für außerbritische Grundschleppnetzschleppnetzdampfer, wenn sie ihre Fänge auf dem Festlande anbringen.

Die Seefischerei-Grenzenfrage ist in neuester Zeit dadurch in Fluß gekommen, daß in der Nordsee gewisse eßbare Nutzfische, besonders Steinbutt, Seezungen und Schollen, an Menge und Beschaffenheit abzunehmen scheinen. Die Notwendigkeit, das Gebiet, auf dem die Fische geschützt werden können, weiter auszudehnen, wird allgemein anerkannt. Über die nur auf internationalem Wege mögliche Regelung gehen aber die Ansichten auseinander. ††) Zudem ich mich auf die Nordsee beschränke, führe ich von den gemachten Vorschlägen an:

*) „The Territorial Waters and The Sea Fisheries“ in „The Quarterly Review“, April 1913. London. John Murray, Albemarle Street.

**) Über die Befugnis des schottischen Fischereiamts, „Fishery Board of Scotland“, siehe Seite 415.

***) Der Moray Firth ist im Osten zwischen der Battray-Spize und der Duncansby-Spize, wo er mit der Nordsee zusammenhängt, 72 sm = 130 km breit.

†) Da das Beispiel des Moray Firth genügt, wird hier auf die anderen Gebiete an der Küste von Schottland und Irland nicht eingegangen.

††) Zunächst wird über die Einführung eines internationalen Mindestmaßes für Schollen verhandelt. Dieses soll zuerst in der Ostsee geltend werden.

1. Schonzeiten auf gewissen Fischgründen der hohen See.
2. Internationale Ausdehnung der Fischereirechte an den Küsten durch
 - a) Verschiebung der Hoheitsgrenze seewärts mit Einschluß des Fischereirechts;
 - b) Festhalten der Drei-Seemeilen-Grenze als Hoheitsgrenze und Schaffung einer zweiten, weiter seewärts liegenden Grenze, in welcher der angrenzende Staat das ausschließliche Fischereirecht hat;
 - c) Festhaltung der Drei-Seemeilen-Grenze als Hoheitsgrenze und Schaffung einer zweiten, weiter seewärts liegenden Grenze, in welcher die Untertanen des angrenzenden Staates und die Untertanen anderer Staaten fischen dürfen, wenn diese letzteren sich den Vorschriften des angrenzenden Staates fügen.

In der zweiten Haager Friedenskonferenz wurde beschlossen, die ausschließlich der kleinen Küstentischerei dienenden Fahrzeuge von der Wegnahme durch den Feind auszunehmen.*)

Nach den dem Beschluß vorhergegangenen Verhandlungen sind von der Wegnahme diejenigen Fahrzeuge auszuschließen, welche die Küstentischerei in der herkömmlichen Zone betreiben. Man hat sich hier mit einer allgemeinen Redewendung begnügt gegenüber der Schwierigkeit, eine bestimmte Grenze, d. h. eine allen Vertragsmächten genehme Küstentischereigrenze, festzulegen.

Je mehr das Bedürfnis der Menschen nach Seefischnahrung wächst, je mehr die Zahl der Fangfahrzeuge zunimmt, je mehr die Fanggeräte verbessert werden, desto dringender werden aber die mit dem Schutz gewisser Seefischarten zusammenhängenden Maßnahmen werden. Daher ist ein baldiges internationales Übereinkommen dringend zu wünschen.

III. Die deutschen Seefischereibetriebe.

In dem Abschnitt I „Geschichtsabriß und Entwicklung“ auf S. 351 habe ich die deutschen Betriebe wie folgt eingeteilt:

1. Heringsfischerei mit Salzung an Bord,
2. Grundschleppnetzfang mit Dampfern,
3. Walfang von Dampfern aus,
4. Kleinbetriebe, ausgeübt:
 - a) mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiete zwischen der Seefischereigrenze und der Binnentischereigrenze,
 - b) mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Seefischereigrenze betreiben, aber nicht mehr als 5 Mann Besatzung haben.

Diese Einteilung ist auch den folgenden Erörterungen zugrunde gelegt.

*) „Die seerightsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der zweiten Haager Friedenskonferenz.“ Im Auftrage des Reichs-Marine-Amtes zusammengestellt von Dr. Georg Schramm, Wirklicher Admiralitätsrat und vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt. Berlin 1909.

Bezirk	Ungefähre Entfernung von Land in sm		Fangmonate	
	von	bis	von	bis
1	2	3	4	5
Stornoway, Lewis-Inseln	10	40	Mai	Juni
Shetland-Inseln	2	10	Juni	Juli
Orkney-Inseln	3	40	=	=
Wit, Schottland	2	60	=	=
Lybster, =	2	40	=	=
Helmisdale, =	2	30	=	=
Burghead, =	2	30	=	=
Loffiemouth, =	2	30	=	=
Budie, =	2	60	=	=
Port Knodie, =	2	60	=	=
Portsoy, =	2	60	=	=
Banff, =	2	60	=	=
Macduff, =	2	60	=	=
Roschearty, =	2	60	=	=
Sandhaven, =	2	60	=	=
Frazerburgh, =	2	65	=	=
Peterhead, =	2	60	Juli	=
Boddam, =	2	60	=	=
Aberdeen, =	10	70	=	=
Stonehaven, =	10	70	=	=
Montroje, =	5	50	=	=
Anstruther, =	10	60	=	=
Leith, =	10	20	=	August
Eyemouth, England	3	35	=	=
Berwick, =	10	70	August	=
North Sunderland, England	5	70	=	=
Shield's, England	10	70	=	=
Sunderland, Süd, England	10	60	=	=
Hartlepool, England	10	50	=	September
Whitby, =	4	30	September	=
Scarboro, =	3	40	=	Oktober
Bridlington, =	8	50	=	=
Grimsbj, =	10	50	=	November
Yarmouth, =	10	40	Oktober	Dezember
Lowestoft, =	10	40	=	=
Namsgate, =	8	12	November	=
Dungeneß, =	5	15	=	=
Hastings bis Beachy Head, Engl.	5	15	=	=
Plymouth, England	8	16	Dezember	Januar

Die Heringsfischerei mit Salzung an Bord.

Der Hering*), der wichtigste eßbare Nutzfisch der nordeuropäischen Meere, findet sich ort- und zeitweise in großen, dichten Schwärmen zusammen. Der Nahrungs-

*) Genauere Auskunft über den Hering findet sich in: „Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein, Verlag von Otto Selle,

und der Fortpflanzungstrieb scheinen ihn zusammenzuführen. Das Auftreten der Heringschwärme ist nicht überall regelmäßig, oft plötzlich.

Eine jahrhundertlang dauernde Regelmäßigkeit zeigen gewisse Heringschwärme der Nordsee. Diese erscheinen im Vorsommer auf der Höhe der Shetland-Inseln und an der nordschottischen Küste. Sie wandern mit der Jahreszeit in der westlichen Nordsee, also nicht weit von der Ostküste Schottlands und Englands, nach Süden, so daß sie im November und Dezember im Englischen Kanal endigen.

Aus der nebenstehenden Tafel ist der Abstand der Fangfelder von der britischen Ostküste ungefähr ersichtlich.*)

Die Fangfelder lassen sich naturgemäß nur annähernd festlegen. Für ihre Grenzen und ihren Umfang läßt sich angeben:

1. Trägt man die Abstände in Spalte 3 der nebenstehenden Tafel von den Orten in Spalte 1 auf den Breitenparallelen der Orte nach Osten ab und verbindet die abgetragenen Punkte durch eine Linie, so hat man eine Art Grenzlinie, vor der westwärts in der Regel die englischen und schottischen Kleinfischer und ostwärts die internationalen Flotten zu fangen pflegen.
2. Zieht man von 0 Grad Greenwich-Länge auf dem Breitenparallel der Nordspitze der Shetland-Inseln eine Linie über den Ostrand der Dogger-Bank nach der Ostmündung des Kanals, so liegen die Fangfelder der internationalen Flotten in der Regel zwischen dieser Linie und der unter 1. angegebenen.
3. Diese Fangfelder kann man dann nach den Angaben in Spalte 4 und 5 für die verschiedenen Monate der Fangzeit ungefähr festlegen.

Der französische General-Inspekteur der Hydrographie, Massenot, hat die Felder genauer festzulegen versucht und durch eine Karte ergänzt.**) Auch der Niederländer Hoogendijk zu Blaardingen hat sie in einem Werk über niederländische Seefischerei beschrieben und dargestellt. Die dort gemachten Angaben sind genauer als die, welche man erlangt, wenn man die Felder nach den vorstehenden Angaben in einer Karte festzulegen versucht.

Legt man so die Fangfelder für Juni, Juli, August, September, Oktober und November unrißweise fest,***) so ergeben sich folgende Abstände der Felder von einigen Häfen der an den Fängen am meisten beteiligten Staaten:

Berlin W30, Elbholzstr. 15, Band II „Naturgeschichte des Herings“, von Professor Dr. Friedrich Heinke, Direktor der Biologischen Anstalt auf Helgoland, Teil I „Die Lokalformen und die Wanderungen des Herings in den europäischen Meeren“, 1898. — „Der Fischerbote“, Jahrgang 1912 und 1913: „Mitteilungen über die Lebensverhältnisse unserer Fische“, von E. Ehrenbaum, Hamburg.

*) The Fisherman's Nautical Almanac by O. T. Olsen, Fish Dock Road, Grimsby. Year 1913.

**) „Technique et Pratique des Grandes Pêches Maritimes.“ Par G. Massenot, Inspecteur Général d'Hydrographie. Paris, A. Challamel, Rue Jacob 17.

***) Die bei bestimmter Gelegenheit verbreitete Angabe:

daß es möglich sei, festzustellen, wo der Hering in einem kommenden Jahr in einem engeren Gebiet eines Fangfeldes so dicht steht, daß ein mit Aufsuchung der Fangflotten beauftragtes Schiff diese Flotten in der zuvor genau festgestellten Gegend findet,

kann niemals zutreffen.

Abstände der Heringsfangfelder der Nordsee von einigen Häfen der an den Heringsfängen am meisten beteiligten Staaten.

Land	Ort	Abstand der Heringsfanggebiete in sm in den Monaten											
		Juni		Juli		August		September		Oktober		November	
		von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm
Schottland . .	Aberdeen . . .	34	172	14	50	50	98	98	204	170	275	230	360
England . . .	Grimsbj . . .	275	390	180	260	130	180	45	135	60	215	65	165
Niederlande .	Blaardingen .	370	510	290	385	255	335	180	285	120	235	20	130
Deutschland .	Emden	375	485	290	400	260	355	220	335	120	215	120	210
" . . .	Geeftemünde .	400	505	335	435	300	400	265	365	155	270	175	265
" . . .	Elb-Mündung	395	500	320	425	290	380	260	365	155	270	185	275

	Größter Abstand sm	Unterschied sm	Kleinster Abstand sm	Unterschied sm
Aberdeen und Emden	485 und 360	125	120 und 14	106
" = Geeftemünde	505 = 360	145	155 = 14	141
" = Elb-Mündung	500 = 360	140	155 = 14	141
Grimsbj = Emden	485 = 400	85	120 = 45	75
" = Geeftemünde	505 = 390	115	155 = 45	110
" = Elb-Mündung	500 = 390	110	155 = 45	110
Blaardingen und Emden . . .	510 = 485	25	20 = 120	100
" = Geeftemünde	510 = 505	5	20 = 155	135
" = Elb-Mündung	510 = 500	10	20 = 155	135

Während sich Niederländer, Engländer und Schotten seit Jahrhunderten an dem Fang beteiligen, treten Deutsche, Franzosen, Belgier, in geringem Maß auch Norweger in neuester Zeit in den Wettbewerb.

Der Hering ist ein weicher Fisch, er verträgt eine lange Aufbewahrung vor dem Salzen nicht. Befindet er sich ungesalzen über 24 Stunden an Bord, so ist sein Wert erheblich gesunken.

Die Engländer und Schotten sind den Fangfeldern so nahe, daß sie den Hering nach der Fangnacht*) anlanden und am Lande salzen können. Das Salzen ist bei ihnen ein von dem Fang getrenntes Gewerbe. Die Salzer ziehen mit den Fangschiffen nach den Shetland-Inseln und an der Küste des Vereinigten Königreichs von Norden nach Süden. Die anderen an dem Fang beteiligten Nationen können die Anlandung nicht nach der Fangnacht bewirken; sie müssen daher an Bord salzen. Dies geschieht von den Niederländern seit Jahrhunderten. Da sie den Fisch salzen, sobald er aus dem Wasser gekommen ist, können sie unter sonst gleichen Bedingungen bessere Heringe liefern, als die am Lande gesalzene sind. Wir haben die deutschen Fangbetriebe nach niederländischem Muster gestaltet, salzen also auch an Bord. Eine Einsicht in die obenstehenden Tafeln ergibt, daß wir nicht ungünstiger zu den Fanggründen liegen als die Niederländer und daß die Frage entsteht, ob sich die Benach-

*) Der Fang findet stets in der Nacht statt. Der Hering geht bei Tage nicht in die Netze.

teiligung unserer Lage den Schotten und Engländern gegenüber nicht ausgleichen läßt. Ich komme später darauf zurück.

Die Nordsee ist etwa 176 000 qsm = rund 548 000 qkm groß. Das Heringsfanggebiet der internationalen Flotten wird etwa 42 000 qsm = rund 136 000 qkm umfassen. Ein Fangfeld, d. h. der Teil des ganzen Fanggebietes, auf dem sich die Fangflotten der beteiligten Länder in den einzelnen Monaten der Fangzeit bewegen, wird etwa 6000 bis 16 000 qsm = 19 400 bis 51 800 qkm groß sein.

Der Heringslogger muß für den Fang besonders ausgerüstet werden. Die Hilfsmaschine bedingt, abgesehen von der Brennstoffausrüstung, keine Änderung. Der Heringsdampfer muß, wenn er vom Frischfischfang zum Heringsfang übergeht, seine Einrichtung und Ausrüstung ändern.

Folgende Angaben treffen allgemein zu:

Netz- und Reepausrüstung*):	Liegt unter Deck in dem im Hinterschiffe befindlichen Netz- und Reepraum.
Fahrausrüstung:	330 bis 700 Heringsfässer, mit an Bord gefalztenem Hering, je 120 kg wiegend, liegen im Raum zwischen Groß- und Befanmast. Sie dienen auf der Ausreise zur Aufnahme von Salz, frischem Wasser, Proviant, Ballast usw.
Spill (Winde):	Wird auch auf Segelloggern mit Dampf betrieben, wozu ein besonderer Kessel aufgestellt ist. Dient zum Einhieven der Fleet. — Ankerspill fehlt.
Kosten eines Segelloggers, rund, ohne Netzausrüstung	35 000 M,
„ eines Segelloggers mit Hilfsmaschine ohne Netzausrüstung	65 000 bis 80 000 M,
„ eines Heringsdampfers ohne Netzausrüstung	140 000 = 180 000 =
„ einer Netzausrüstung	15 000 = 20 000 =
Besatzung: 1 Kapitän, 1 Bestmann, 8 Matrosen, 2 Leichtmatrosen, 3 Jungen (für eine Schiffshilfsmaschine tritt in der Regel noch 1 Mann hinzu).	

Der Logger fängt, bis er seine Ladung (volle Fässer) hat, oder glaubt, den noch nicht vollen Fang anlanden zu müssen; er sucht dann den Heimatshafen auf, setzt den Fang ab, erneuert seine Ausrüstung, besonders die Netzfleet, und geht wieder in See. Die auf See gefalzten Fässer, Kantjes, werden am Lande neu gepackt. Eine Tonne Seepackung ist = 0,76 bis 0,85 Tonnen Landpackung. In den Handel kommen Fässer von 150 kg Bruttogewicht und 111 Liter Inhalt.

Gewicht des leeren Fasses, stets aus Eichenholz	10 bis 19 kg,
„ des Salzes	30 = 35 =
„ der Fische	96 = 110 =

Die Landpackungsfässer halten:

650 bis 700 Vollheringe, als superior bezeichnet,	
750 = 775 „ „ „ prima sortierte bezeichnet,	
825 = 875 „ „ „ prima bezeichnet,	
925 = 1000 „ „ „ kleine prima bezeichnet,	
850 = 900 Abgelächte Heringe, als Zhlen bezeichnet,	

etwa 1000 Heringe und darüber, mit noch nicht ausgebildetem Geschlechtscharakter, als Matjes bezeichnet, die unter Umständen aus den Fängen besonders aussortiert werden und als Delikatessware zu sehr hohen Preisen in den Handel kommen.

*) Siehe Seite 330. Die beiden Hauptreep, jedes bis zu 5000 m lang, von 4,0 bzw. 11,25 m Umfang, beanspruchen viel Raum; ebenso die Repe.

Die Zahl der Reisen eines Schiffes in einer Fangzeit hängt natürlich von Glück und Umständen ab. Die Zahl 7 wird kaum überschritten werden; ein Segellogger wird selten mehr als 4 Reisen machen. Daraus ergibt sich schätzungsweise die Dauer der Fangreisen von 20 bis 50 Tagen. Einen guten Durchschnittsfang für eine Reise wird man setzen können:

Für einen Segellogger auf	300 Rantjes,
für einen Segellogger mit Hilfsmaschine und	
für einen Heringsdampfer auf	450 =

Der Betrieb macht bei der Bearbeitung und Erhaltung der Netzflot, Beschaffung der Tonnen und des Salzes, Umpackung der Cantjes und dem Absatz der Fänge eine Summe von Vorbereitungen und Maßnahmen am Lande nötig, die für ein Schiff allein nicht aufzubringen sind. Die Kosten einer Landanlage können vielmehr nur getragen werden, wenn sie der Ausgangs- und Ausrüstungspunkt einer größeren Schiffszahl ist. Erst mit 20 bis 30 Schiffen wird der Betrieb dauernd einträglich werden können. Diese Tatsache führte dazu, daß die Heringsfischerei mit Salzung an Bord von Aktiengesellschaften betrieben wird. Nachdem eine Gesellschaft im Jahre 1889, eine andere im Jahre 1895 und eine dritte im Jahre 1912 den Betrieb eingestellt und die Flotte verkauft hat, bestanden Ende 1912 noch 12 Gesellschaften.

Eine Übersicht über die Bewegung des Schiffsbestandes seit dem Jahre 1872 gibt die folgende Tafel:

Z a h l d e r				Z a h l d e r					
Segellogger				Summe	Segellogger				Summe
Jahr	Segel- logger	mit Hilfs- maschinen	Herings- dampfer	der Schiffe	Jahr	Segel- logger	mit Hilfs- maschinen	Herings- dampfer	der Schiffe
1872	6	—	—	6	1893	25	—	—	25
1873	9	—	—	9	1894	27	—	—	27
1874	12	—	—	12	1895	33	—	—	33
1875	11	—	—	11	1896	55	—	—	55
1876	11	—	—	11	1897	68	—	—	68
1877	11	—	—	11	1898	74	—	4	78
1878	11	—	—	11	1899	80	—	9	89
1879	11	—	—	11	1900	102	—	8	110
1880	11	—	—	11	1901	114*)	—	9	123
1881	11	—	—	11	1902	118	2	10	130
1882	11	—	—	11	1903	132*)	5	8	145
1883	12	—	—	12	1904	138*)	9	10	157
1884	13	—	—	13	1905	161	9	16	186
1885	14	—	—	14	1906	182	16	16	214
1886	15	—	—	15	1907	185	28	17	230
1887	16	—	—	16	1908	183	53	18	254
1888	18	—	—	18	1909	190	62	18	270
1889	23	—	—	23	1910	186	70	15	271
1890	23	—	—	23	1911	184**)	84	16	284
1891	23	—	—	23	1912	180	87	16	283
1892	23	—	—	23	1913	163	89	4	256

*) 1 Segellogger mit Besatzung verschollen.

***) 4 " " " " "

Erwägt man, daß der Preis eines Fasses Salzhering bis zwischen 20 und 48 *M* schwanken kann und daß die Größe der Fänge von Jahr zu Jahr wechselt, so ergibt sich, daß nur eine gut gegründete Gesellschaft den herantretenden Wechselfällen widerstehen wird.

Die Fangfelder, auf denen sich die internationalen Flotten in den Sommermonaten zusammenfinden, sind, wie früher erwähnt, 6000 bis 16000 qsm = 19400 bis 51800 qkm groß. Der Raum, den ein Logger theoretisch im äußersten Falle haben müßte, um mit seiner Fleet klar von allen in seiner Nachbarschaft fangenden Schiffen und ihren Netzen zu bleiben, wird etwa 23 qsm = 74 qkm betragen (= $r^2 \pi$, wo $r = 5000$ m = Länge des Netzes.)

An dem Fang sind in neuester Zeit Schiffe fast aller der an die Nordsee grenzenden Staaten mehr oder weniger beteiligt. Niederländer, Engländer und Schotten überwiegen; die Deutschen sind noch in der Minderzahl. Die Zahl aller Fangschiffe, also der internationalen Fangflotte, habe ich auf 4000 bis 5000 geschätzt.*)

Nimmt man an, daß von diesen Schiffen nur je ein Drittel, also rund 1600, fängt, während der Rest auf Reisen nach und von den Ausrüstungshäfen ist, so wird klar, daß es oft an Platz auf den Fangfeldern fehlt. Die Folge davon ist, daß Verluste und Beschädigungen der Netze von Jahr zu Jahr häufiger werden und daß die Klage über diesen Übelstand in allen beteiligten Staaten auftritt. Da die Kosten der Netzfleet an und für sich und auch gegenüber denjenigen des Schiffes außergewöhnlich groß sind, verdienen die Netzverluste alle Aufmerksamkeit. Anzunehmen ist, daß die Zahl der Fangschiffe ähnlich wie in den letzten Jahrzehnten weiter wächst, daß die Summe der in einem Fangfelde zu gegebener Zeit treibenden Netze von Jahr zu Jahr steigt.

In den Sommermonaten der letzten Jahre hat eine deutsche Frischfischfang-Gesellschaft eine kleine Fischdampferflotte, begleitet von einem Segel-Transportschiff, den Heringsfang mit dem Beutelnetz (Sezwade) und Salzung an Bord des Transportschiffes unter Island betreiben lassen. Dieser Betrieb wird aber die alten Fanggründe in der Nordsee kaum dauernd entlasten können. Hierbei sprechen politische Fragen mit.

Da der Heringsfang in der Nordsee mit Salzung an Bord nur sechs Monate im Jahre ausgeübt wird, liegt während der einen Jahreshälfte desto mehr Kapital still, je größer der Wert des Schiffes ist. Dies weist ohne weiteres auf die Nützlichkeit einer Verwendung der Heringsfangschiffe im Winter hin. Logger mit Hilfsmaschine sind aber bisher in dem Winterfrischfischfang nicht ernstlich verwendet worden.

Nach den auf Seite 374 gemachten Zahlenangaben nimmt unsere Loggerflotte seit 1912 ab. Wie der Rückgang aufzuhalten ist, bedarf eingehender Erwägung.

Obgleich die Logger nur in der besseren Zeit des Jahres fangen, ist unsere Flotte vielfach von Verlusten heimgesucht worden. Am 5. und 6. November 1911 gingen in einem Sturm in der Nordsee 4 Schiffe und 70 Menschen verloren. Ich komme später darauf zurück.

*) Die Zahl wird unter anderem durch die Einführung der Dampfmaschine und des Motors an Bord schottischer und englischer Schiffe unsicher. Die damit verbundene Vergrößerung der Schiffe bedingt eine Abnahme der Zahl.

Der Grundschleppnetzfang mit Dampfern.

Die Fischdampfer fangen mit dem Grundschleppnetz alle am Meeresgrund oder in dessen Nähe lebenden Fische. Von Jahr zu Jahr dehnen sie ihre Fangreisen weiter aus. Besuchte und beliebte Fangfelder sind:

1. Nordsee,
2. Stagerrat,
3. Kattegat,
4. Gewässer bei Island und den Färöern,
5. Barentsee,
6. Atlantischer Ozean westlich von:
 - a) Island,
 - b) Spanien und Portugal,
 - c) Marokko.

Von Frankreich, scheinbar auch von England aus wird in neuester Zeit auch auf den Neufundlandbanken gefangen. Wir werden unter Umständen dorthin folgen müssen.

Folgende Angaben über den Schiffstyp treffen allgemein zu:

Netzrüstung: Zwei Grundschleppnetze von je etwa 390 kg Gewicht fahren auf dem Oberdeck.

Einrichtung und Ausrüstung zur Erhaltung der Fänge. In dem in der Regel im Vor- und Mittelschiff liegenden, von dem Mannschaftslogis nach vorn und den Kohlenbunkern nach hinten begrenzten Fischraum werden die Fänge, nachdem sie an Deck geschlachtet sind, in Eis schichtweise verstaubt und bis zur Anlandung aufbewahrt. Der neben dem Fischraum liegende Eisraum faßt bis zu 45 t = 45 000 kg*) gemahleneis.

Winde. Auf dem Vorderdeck stehend, bis zu 28 t hebend, mit zwei Trommeln, von einem Durchmesser bis zu 370 mm, wird sie durch Dampf aus dem Schiffsmaschinenkessel angetrieben; sie dient in der Hauptsache dazu, das Grundschleppnetz einzuziehen und dieses mit dem bis zu 10 t schweren Fang an Deck zu setzen.

Kosten des Schiffes mit Ausrüstung ohne Fanggerät: 140 000 bis 180 000 M.

Kosten einer mittleren Netzausrüstung mit ein paar Kurrleinen, nebst Scherbrettern und zwei Grundschleppnetzen: 2000 bis 2500 M.

Kohlenvorrat in den Bunkern: 100 bis 150 t.

Täglicher Kohlenverbrauch: 3,5 bis 8 t. (Am meisten Kohlen werden auf den Reisen nach und von den Fanggründen verbraucht.)

Der Vorrat in den Bunkern kann also 19 bis 29 Tage reichen.

Das Schiff kann ohne Bunker aufzufüllen, bei gutem Wetter, glatter See und wenig Gegenwind mit 10 sm in der Stunde 4500 bis 7000 sm zurücklegen (ohne Berücksichtigung des Verbrauchs auf den Fangfeldern).

*) Wenn man bei dem Islandfang mit 15 t Eis auskommt, kann man bei dem Marokko-fang bis zu 45 t gebrauchen.

Durchschnittliche Dauer einer Fangreise im Jahre 1912.

Gegend	Tage
Barentsee	28
Island	24
Färöer	18
Nordsee	8
Westlich von Island	12
Marokkoküste	22

Kesselspeisewasser im Frischwassertank: 15 bis 25 t.

Normale Fischladung (Fangladung): 40 t.

Höchste Fischladung (Fangladung): 80 t.

Täglicher Durchschnittsfang im Jahre 1912 für alle Reise- und Fangtage, also für die ganze Dauer einer Fangreise.

Gegend	Fang in kg
Barentsee	1900
Island	2300
Färöer	1500
Nordsee	300
Westlich von Island	500
Marokkoküste	1000

Befazung: 10 bis 12 Mann.

In neuester Zeit ist man dazu übergegangen, Jungen an Bord von deutschen Fischdampfern anzumustern, um sie für den Fischdampfer-Kapitänstand zu erziehen.*) Auch die Einstellung von Leichtmatrosen steht mit dieser Maßnahme in Verbindung.**)

Die deutschen Fischdampfer gehören teils einzelnen Reedereien, teils Gesellschaften m. b. H., teils Aktiengesellschaften.***)

Vielfach sind die Eigner der Schiffe am Fischhandel und an der weiteren Verwertung der Fangergebnisse überhaupt beteiligt.

Nicht immer bringen die deutschen Dampfer ihre Fänge in deutschen Häfen an Land. Unter den zur Erlangung guter Preise in letzter Zeit bevorzugten Häfen steht

*) Nach der Bekanntmachung „betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten“ vom 5. Mai 1904, Reichsgesetzblatt für 1904, S. 163, kann man ohne 12 monatige Seefahrzeit auf Segelschiffen nicht zum Fischdampferkapitän aufrücken. Von der Reichsregierung ist beschlossen, daß diese Forderung fällt. Dadurch wird die Einstellung und Erziehung von Fischdampferjungen möglich, denn die Segelschiffsbedingung läßt sich auf Fischdampfern nicht erfüllen.

**) „Die soziale Lage der Besetzung der deutschen Hochsee-Fischereifahrzeuge.“ Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Königlich westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W., vorgelegt von Harry Hauschild, Bezirksfeldwebel bei dem Bezirkskommando V, Berlin, Buchhandlung des Kaiser Wilhelm-Dankes, Berlin W 35, Flottwellstraße 3. 1913. S. 108.

***) Siehe „Deutscher Seefischerei-Almanach“ für 1914 S. 619 bis 627 und S. 632 bis 640 und S. 30 bis 48.

Aberdeen in Schottland an erster Stelle. Findet, wie es am häufigsten der Fall ist, die Anlandung in den deutschen Nordsee-Fischereihäfen statt, so werden sie in den von vereidigten Auktionatoren geleiteten öffentlichen Fischauktionshallen zu Hamburg, Altona, Cuxhaven, Geestemünde und Bremerhaven versteigert.

Der Dampfer wird in seinem Heimathafen mit Kohlen, Eis, Proviant usw. für die Dauer der Fangreise ausgerüstet; mitunter wird er einen ausländischen Hafen zum Auffüllen der Kohlenvorräte anlaufen.

Ist das Schiff auf dem Fanggrund angelangt, so wird das Netz über Bord gesetzt. Der Dampfer schleppt es mit 1,5 bis 3 kn = 2,7 bis 5,4 km in der Stunde über den Grund*). Je nach der Ergiebigkeit des Fanggrundes füllt sich das Netz schnell oder langsam. Man läßt es bei schlechten Erträgen bis zu sechs Stunden lang schleppen. Ist es mit der Dampfwinde eingehiebt und mit dem Ladebaum des Vordermastes übernommen, so wird der Fang sofort geschlachtet, gereinigt und in dem Eisraum zwischen Schichten des mitgenommenen Eises verpackt. Das Netz wird inzwischen wieder über Bord gesetzt. Ist der Fang für die Rückreise ausreichend oder ist das Schiff vollgefangen, so wird der Anlandehafen aufgesucht, welcher zu einer neuen Fangreise verlassen wird, sobald der Fang gelandet und die Ausrüstung erneuert ist. So wird der Fischdampferbetrieb das ganze Jahr über durchgehalten; selbst vor strenger Winterkälte wird nicht haltgemacht.

Den Bestand deutscher Fischdampfer seit ihrer Einführung in den Betrieb gibt die folgende Tafel von Jahr zu Jahr.

Jahr	Zahl der Dampfer	Bemerkungen	Jahr	Zahl der Dampfer	Bemerkungen
1885	1		1900	129	5 Schiffe mit Besatzung in See verschollen.
1886	1		1901	130	4 desgl.
1887	2		1902	138	1 "
1888	6		1903	155	4 "
1889	10		1904	156	1 "
1890	18		1905	164	1 "
1891	22		1906	218	3 "
1892	38		1907	244	2 "
1893	59		1908	245	4 "
1894	64	7 Schiffe mit Besatzung in See verschollen.	1909	231**)	1 " ?
1895	72		1910	220**)	1 " ?
1896	88		1911	216	3 "
1897	103		1912	233	1 "
1898	107	1 desgl.	1913	260	
1899	134	1 "			

*) Wegen der Kräfte, welche bei dem Vorgang wirksam werden, siehe „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Jahrgang 1907, S. 19“.

***) Nach den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“ Jahrgang 1911, Januarheft, „Die staatliche Versicherung der Seefischer“ von D. Zirkel (Berlin) und Jahrgang 1912, März-Aprilheft sind als verloren und verschollen erklärt:

1909 = 8 Fischdampfer,

1910 = 7 "

Diese Angabe bedarf der Aufklärung.

Ein Zwischenbetrieb.

Bis vor kurzer Zeit galt der Heringfang in der Nordsee als eine Art Monopol für die Treibnetzfisher. Seit dem Jahre 1900 werden aber Heringe mit dem Schleppnetz von Fischdampfern aus gefangen. Im Jahre 1911 nahm dieser Fang einen großen Aufschwung. Er geschieht bei Tage, die besten Züge werden um Mittag gemacht; bei Nacht steigen die Heringe nach der Oberfläche und werden dann in Treibnetzen gefangen. Die Fangschiffe laufen mit voller Fahrt und fangen um so besser, je schneller sie sind. Das Netz unterscheidet sich von dem Grundschleppnetz hauptsächlich durch engere Maschen. Schon aus der auf 10 kn (= 18 km in der Stunde) und darüber gesteigerten Fahrgeschwindigkeit ergibt sich, daß das Netz nicht auf dem Boden entlang gleitet, sondern über dem Boden, also zwischen Meeresboden und -oberfläche dahinstreicht.

Bisher wurde der Heringfang in dieser Weise in der Nordsee, westlich von Schottland, in der Irischen See, südlich von Irland und im Bristolkanal ausgeübt.

An dem Fang, besonders an dem in der Nordsee, beteiligten sich auch deutsche Fischdampfer*). Nicht nur diese, sondern auch britische Fangschiffe brachten erhebliche Mengen so gefangener Fische in deutschen Häfen frisch an den Markt, weil eine Salzung an Bord, für die sie übrigens nicht eingerichtet und ausgerüstet sind, zunächst nicht in Frage kam. Die Treibnetzfünger bringen gegen dieses neue Fangverfahren vor, daß mit den marktfähigen Fischen eine große Menge kleiner Fische gefangen wird, daß dadurch die Zahl der marktfähigen, ausgewachsenen Fische in verhängnisvoller Weise vermindert und der Erwerb der Treibnetzfünger unterbunden wird. — Die Frage zieht besonders in Großbritannien weite Kreise. Wie sie sich weiter entwickelt und bis zu welchem Grade die Treibnetz-Heringsfischerei mit Salzung an Bord und der Schleppnetzfang miteinander ver-

* Das Novemberheft 1913 der von dem Fischereidirektor Dr. Freiherrn v. Reizenstein zu Altona a. S. herausgegebenen Fischzeitung bringt darüber folgende Angaben:

Die Engländer fischten 1913 durchweg mit einem vollständigen Heringnetz. Das Obernetz hatte eine Maschenweite von 7 bis 8 cm, verzüngte sich nach unten und hatte unten eine Maschenweite von 5 bis 6 cm. Ferner fischten sie meist nur mit 150 Fuß (40 m) Grundtau und mit Scherbrettern bis zu 3½ m Länge.

Die deutschen Dampfer dagegen fischten fast ausschließlich noch mit dem gewöhnlichen, etwas geänderten Grundschleppnetz. Das Vordernetz — Flügel, Obernetz, Kopftau und Grundtau — bleibt unverändert. Nur das Hinternetz mit Steert wird abgetrennt und durch ein engmaschiges Netz mit Steert ersetzt. Das gesamte Obernetz, welches ungefähr 2/3 des ganzen Fischnetzes ausmacht, hat demnach noch 15 cm Maschenweite, während das Unternetz dieselben Maschenweiten aufweist wie bei den englischen Netzen. Ferner fischten die deutschen Dampfer noch mit 204 Fuß (93 m) Grundtau und mit Scherbrettern von 4 m Länge. Hierin scheint auch der Unterschied in den Fangergebnissen zu liegen.

Das deutsche Fanggeschirr scheint demnach zu schwer zu sein. Die Folge davon ist, daß die Dampfer nur langsam fahren und den schnell schwimmenden Heringen nicht folgen können. Andererseits dürfte zu tief gefischt werden, und ferner wird eine große Anzahl Heringe wieder durch die weiten Maschen entflüpfen.

(Anmerkung des Verfassers: Hier wird die Maschenweite = 2 Knotenlängen gesetzt sein. Das Grundtau begrenzt die vordere (obere) Netzöffnung nach der Bodenfläche, das Kopftau begrenzt sie nach oben hin.)

schmelzen, wird abzuwarten sein. Daß der alte, schwerfällige und teure Treibnetzfang in dem von der modernen Technik beherrschten zwanzigsten Jahrhundert in alter Weise noch lange weiter besteht, ist nicht anzunehmen.

Der Walfang von Dampfern aus.

Zu den Jahren 1903 bis 1905 ließ eine Hamburger Gesellschaft den Walfang mit zwei Dampfern unter deutscher Flagge von Island aus betreiben. Der Gedanke, durch diesen Betrieb unter anderem eine in Pillau gegründete Fischtran- und Mehl-fabrik mit Rohmaterial zu versehen, war nicht glücklich. Der Betrieb wurde deshalb eingestellt.

Nachdem die norwegischen Walfanggesellschaften ihren Betrieb auf alle Meere der Erde ausgedehnt und ein Kapital von rund 44 Millionen Mark mit einem Reingewinn bis zu 100 v. H. angelegt haben*), ist im Jahre 1912 die deutsche Gesellschaft „Sturmvogel“ entstanden, welche den Walfang von Lüderitzbucht in Südwestafrika aus mit zwei Dampfern**) nach norwegischem Muster und mit norwegischer Besatzung betreiben läßt. Die Ausbeute wird in einer Station am Lande, bestehend in einer Speckföherei, Fleischföherei und Guanofabrik, verarbeitet.

Der Kleinbetrieb

wird ausgeübt:

- A. Mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiet zwischen der Seefischereigrenze und der Binnenfischereigrenze (nachstehend als Gruppe A bezeichnet).
- B. Mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Seefischereigrenze betreiben, aber nicht mehr als fünf Mann Besatzung haben (nachstehend als Gruppe B bezeichnet).

Die hier folgenden Angaben sind dem Deutschen Seefischerei-Almanach entnommen, soweit nicht andere Quellen angegeben sind. Das Material, welches ich zu dem Zweck erlangen konnte, war im ganzen so unvollkommen, daß sich die Frage: „Hebt sich das deutsche Seefischereigewerbe oder geht es zurück?“ nicht beantworten läßt. Von welcher Bedeutung die Beantwortung dieser Frage für das Gewerbe selbst und für jeden ist, der an seiner Hebung teil oder Interesse hat, leuchtet ohne weiteres ein. Hier wäre Wandel zu schaffen und für jeden Ort an der deutschen Küste von der russischen bis zur niederländischen Grenze von Jahr zu Jahr genau festzustellen:

1. Die Zahl der Fahrzeuge, Boote und Rähne.
2. Der Wert derselben.
3. Die Art der Betriebe, in welchen sie verwendet werden.
4. Die Art und der Wert der verwendeten Fanggeräte.

*) „Mitteilungen des deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1912, Oktober-Novemberheft, S. 349.

**) Bauart, Größe und Ausrüstung der Dampfer werden ähnlich sein, wie in dem in der Anmerkung auf S. 333 schon erwähnten Werk angegeben ist.

Daß und wie wir in dieser Hinsicht gegenüber anderen nordeuropäischen Staaten zurückstehen, ist ein Maßstab dafür, daß in Deutschland hinsichtlich des Seefischereigewerbes noch viel getan werden kann.

Tritt dieser Mangel schon bei dem Nachweis der Fahrzeuge, Boote und Betriebe in die Erscheinung, so wird er in der Mannschaftsfrage noch fühlbarer. Von diesem wird später die Rede sein.

Ein Vergleich der Angaben der Tafel VII, Abschnitt I, auf S. 357, 358 und 360 ergibt unter anderm, daß von 1907 bis 1912:

die Zahl der Fahrzeuge, Boote usw. um 291 zugenommen,
die Gesamtzahl der Fischer aber um 396 abgenommen hat.

Ob dies etwa eine Folge der Steigerung der Fangbetriebe durch die Motoren ist, steht zur Frage.

Provinz Ostpreußen.

Gruppe A.

Fanggebiet: Kurisches und Frisches Haff.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Im Jahre 1904 soll die Zahl 1646 betragen haben, soll dann 1905 auf 1382 gefallen sein, und dieser Stand soll sich bis zum Jahre 1913 nicht geändert haben, vielmehr in jedem der zwischenliegenden Jahre derselbe gewesen sein. Hier wie in allen andern Gegenden und Orten des Bezirks ist eine genaue Nachprüfung nötig.

Fanggeräte: Grundschleppnetze (Reitel), Windgarne, Herbstgarne, Wadegarne, Klippen- und Kurrennetze, Stellnetze, Reusen, Angeln usw., besonders für den Haffbetrieb geeignet und seit alter Zeit eingebürgert.

Fangfische: Die Brackwasserfische der Haffe.

Fangzeit: Das ganze Jahr durch; im Winter wird auf dem Eise gefangen.

Stand: Ob Stillstand, Rückgang oder Aufschwung besteht, ist nicht sicher.

Gruppe B.

Fanggebiet: Seewärts bis unter die Insel Gotland und bis nach Hela.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebene Bestand wird genauer nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Waden, Treibnetze, Grundschleppnetze und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs und Dorsch.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, während der Eiszeit im strengen Winter kaum unterbrochen.

Stand: Ob und wie die Einführung des Motors den Fang unter Segel zurückgedrängt hat, ist nicht sicher.

Provinz Westpreußen.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Danziger Bucht der Ostsee bis zu der hinterpommerschen Grenze.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in Tafel VII unter 1 und 2 in Abschnitt I angegebenen Zahlen müssen genau nachgeprüft werden.

Fanggeräte: Waden, Grundsleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs, Dorsch und Stör.

Stand: Ob und wie durch Förderung der Einführung des Motors das Gewerbe gehoben werden kann, wird zu ermitteln sein.

Provinz Pommern. Regierungsbezirk Köslin.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Seewärts bis in Sicht der schwedischen Küste, westwärts bis Bornholm und ostwärts bis über Hela hinaus.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Fahrzeuge hat sich wie folgt geändert:

1907	1912
579	730

darunter 3 mit Motor. darunter 100 mit Motor.

Ogleich hier die Angaben ziemlich sicher sind, wird eine Nachprüfung der Zahlen empfohlen.

Fanggeräte: Grundsleppnetze, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs und Dorsch.

Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit in strengen Wintern.

Stand: Gegenüber dem großen Aufschwung des Fanges mit Motor wird nachzuweisen sein, ob und wie der Fang unter Segel dadurch beeinträchtigt ist.

Regierungsbezirk Stettin.

Gruppe A.

Fanggebiet: Das Stettiner Haff mit seinen drei Mündungsarmen: Peene, Swine, Dievenow.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der Fahrzeuge, welche in diesem Gebiet fangen, wird genau festgestellt werden müssen.

Fanggeräte: Die in dem Haff seit alter Zeit üblichen Grundsleppnetze, Stellnetze, Reusen usw. und Angeln; die ersten, soweit sie nicht durch Ablösung der Berechtigte verboten sind.

Fangfische: Die Brackwasserfische des Stettiner Haffs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, im Winter wird auf dem Eise gefangen.

Stand: Die Prüfung der Fischereigerechtfame in dem Fanggebiet auf die Möglichkeit einer Änderung der Betriebe und einer Vermehrung der Zahl der Fischer hin ist zu empfehlen.

Gruppe B.

Fanggebiet: Swinemünder Bucht der Ostsee und bis über die Oberbank hinaus.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben werden genau nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Grundsleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Dorsch und Lachs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, solange die Eisverhältnisse den Fang gestatten.

Stand: Der Einfluß des Motorbetriebes auf das Gewerbe bedarf dringender Prüfung. Die Einführung des Motors wird zu fördern sein.

Regierungsbezirk Stralsund.

Gruppe A.

Fanggebiet: Greifswalder Bodden, Strelasund, Fahrwasser zwischen Stralsund und Wittower Posthaus sowie Barthöft, Wieker, Breeger sowie großer und kleiner Fasmunder Bodden.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in diesem Gebiet fangenden Fahrzeuge wird genau festzustellen sein.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Lachs und Barsch.

Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit im Winter.

Stand: Die Förderung der Einführung des Motors bedarf dringend der Erwägung.

Gruppe B.

Fanggebiet: Die Ostsee bis zu den Südmündungen des Sundes und der Belte.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Zahlenangaben werden genauer Nachprüfung empfohlen.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Treibnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Dorsch und Lachs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Die Einführung des Motors bedarf der Erwägung und voraussichtlich der Förderung.

Provinz Schleswig-Holstein. Ostseeküste.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Ostsee von der mecklenburgischen bis zur dänischen Grenze.

Zahl der Fahrzeuge usw.: In keinem Bezirk der ganzen Küste ist eine genaue Prüfung der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Zahlen so dringend nötig wie hier.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Waden, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Dorsch, Makrele und Lachs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Die Einflüsse der Einführung des Motors und der Ausgleich für die Schäden, welche das Gewerbe durch den Verkehr der deutschen Kriegsschiffe erleidet, müssen weiter studiert werden.*)

Nordseeküste.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Wattfahrwasser an der Küste von Schleswig-Holstein sowie der Lauf der Untereider und Unterelbe.

*) Wie sehr die Marineverwaltung auf das Wohl der Fischer bedacht ist, zeigt der für Schadloshaltungen bestimmte Fonds bei Kap. 64, Tit. 6 des Marineetats, der von 1913 auf 1914 von 15 000 M auf 45 000 M erhöht worden ist. Der Mehrbetrag von 30 000 M ist zur Gewährung von Beihilfen aus Billigkeitsrücksichten an die alteingesessenen Kieler und Helgoländer Fischer bestimmt, denen durch die Marine und ihre Anlagen Nachteile in ihrem Gewerbe erwachsen sind, für die rechtlich Schadenersatz nicht geltend gemacht werden kann. D. Schriftttg.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl betrug nach Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I:

1907	1912
634	722

darunter 3 mit Motoren, darunter 74 mit Motoren.

Dieser Aufschwung ist der Entwicklung der Garnelensfischerei, besonders von Büsum aus, zuzuschreiben, sofern die nachzuprüfenden Zahlen stimmen.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Hamen, Reusen, Treibnetze, Stellnetze und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Lachs, Alal, Stint, Kaulbarsch, Hering, Blöße, Garnelen usw.

Fangzeit: Frühling, Sommer und Herbst.

Stand: Der Garnelensfang bedarf besonderer Pflege und Förderung.

Gruppe B.

Fanggebiet: Nordsee bis zum Skagerrak nördlich und bis zur Doggerbank westlich.

Zahl der Fahrzeuge usw.:	1907	1912
Bestand registrierter Kutter und Ewer	40	19
Schnelle Abnahme und Verfall.*)		

Fanggeräte: Grundschleppnetze.

Fangfische: Schollenartige Fische, Kabeljauarten, Schellfisch, Hering, Sprott und Stör.

Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Den Verfall wird man nur aufhalten können, wenn man an der Westküste von Schleswig-Holstein und auf den nordfriesischen Inseln neue Betriebe ins Leben ruft. Dort ist noch etwas von dem seemännischen Geist aus der Zeit, zu der die Nordfriesen viele Schiffe nordeuropäischer Staaten bemannten und führten. Die Stadt Tönning an der Untereidermündung hat in dem letzten Jahrzehnt 2000 Einwohner verloren. Die Zahl sank von 5000 auf 3000 und ist noch im Abnehmen.

Die Helgoländer Angelschlupen, von denen 1880 noch 29 den Schellfischfang betrieben, sind ausgestorben. Die Aufnahme neuer Betriebe wird zu erwägen sein.

In der ganzen Gegend harren große Fragen der Lösung. Während Tönning hinsiecht, entwickelt sich das an der deutsch-dänischen Grenze 80 sm im Norden von Tönning gelegene Esbjerg**) zu einem großen Seefischerei- und Handelshafen.

Regierungsbezirk Lüneburg.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe mit Nebenflüssen.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Angaben der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I werden nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Reusen, Stellnetze, Angeln.

*) In Blankenese von der Unterelbe zählte man 1887 noch 83 Kutter und Ewer; 1912 waren nur noch 12, 1913 nur noch 11 vorhanden, der Niedergang scheint unvermeidlich zu sein.

**) Esbjerg war 1868 ein Bauernhof mit 13 Einwohnern.

Fangfische: Schollenartige Fische, Aal, Stör, Stint, Hering, Sprott, Lachs, Neunaugen, Kaulbarsch usw.

Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Die Großschiffahrt und die damit verbundenen Hafens- und Strombauarbeiten auf der Unterelbe bedrängen das Gewerbe und schneiden ihm mit der Zeit die Lebensbedingungen ab.

Gruppe B.

Der Betrieb ist erloschen. Von 7 registrierten Kuttern und Ewern im Jahre 1900 waren 1907 noch 2 vorhanden; 1912 waren auch diese verschwunden.

Regierungsbezirk Stade.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Angaben der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I bedürfen der Nachprüfung.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Reusen, Wurfnetze, Stellnetze.

Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Aal, Hering, Lachs, Stint, Neunaugen, Kaulbarsch usw.

Stand: Wie im Regierungsbezirk Lüneburg.

Gruppe B.

In Cranz a. E. zählte man 1900 noch 9, 1908 noch 6, 1912 nur noch einen registrierten Kutter. Der Betrieb kann auch hier als erloschen gelten.

Regierungsbezirk Aurich.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Unterems und das ostfriesische Wattenmeer sowie darüber hinaus bis zu 10 sm = 18 km seewärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahlen in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I werden nachzuprüfen sein. Die Zahl der Norderneyer Schlupen betrug 1907 noch 13, im Jahre 1912 nur noch 7.

Fanggeräte: Hamen, Grundschleppnetze, Reusen und andere stehende Geräte.

Fangfische: Schollenartige Fische, Garnelen, Aal, Rochen, Hering, Sprott, Lachs, Seemoos, Muscheln, Austern.

Stand: Die fast überall stillstehenden, zum Teil verfallenden Betriebe bedürfen der Auffrischung. In Norderney zählte man 1880 noch 70, 1912 nur noch die erwähnten 7 Schlupen, so daß auch dort der Betrieb erlöschen wird, wenn nicht Hilfe kommt.

Mecklenburg-Schwerin.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Unterwarnow, Salzhaff, Wohlenberger Wief und Ostsee bis zur dänischen Küste nordwärts und bis zum Fehmarnbelt westwärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahlen der Fahrzeuge in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I bedürfen der Nachprüfung.

Fanggeräte: Grundschieppnetze, Stellnetze, Angeln und Reusen.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Dorsch, Aal, Lachs und Brackwasserfische.

Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Der Motor beginnt schnell Eingang zu finden. Förderung der scheinbar im Aufschwung befindlichen Betriebe ist sehr erwünscht.

Lübeck.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Untertrave und Ostsee bis unter die dänische Küste nordwärts und bis in den Fehmarnbelt westwärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Fahrzeuge wird nahezu richtig, aber doch nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Grundschieppnetze, Stellnetze, Reusen, Beutelnetze und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Dorsch, Aal, Lachs und Brackwasserfische.

Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Der durch die Einführung des Motors entstandene Aufschwung bedarf weiterer Förderung.

Hamburg.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe und das Wattenmeer westlich der Elbmündung.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Zahlen werden im ganzen zutreffen, aber doch noch nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Hamen, Stellnetze, Treibnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Stint, Aal, Lachs, Garnelen, Austern, Kaulbarsch und andere Brackwasserfische.

Fangzeit: Das ganze Jahr, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Die Betriebe haben auch hier gegen die Großschiffahrt und Hafen- sowie Strombauarbeiten einen harten Stand, der durch die in neuester Zeit eingetretene kräftige Förderung durch die hamburgischen Behörden und durch Einführung des Motors oft mit Erfolg verteidigt wird.

Trotz der Ungunst der Verhältnisse scheint ein gewisser Aufschwung bemerkbar zu sein.

Gruppe B.

Fanggebiet: Die Nordsee bis zum Skagerrak nordwärts und bis zur Doggerbank westwärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Vorhanden Rutter und Erwer:

1907

1912

117

77

darunter 6 mit Motor und Hilfs-
schraube,

darunter 5 mit Motor und Hilfs-
schraube.

Fanggeräte: Grundschieppnetze und Drehwade.

Fangfische: Schollenartige Fische, Kabeljau, Schellfisch und verwandte Arten, Stör, Hering usw.

Fangzeit: Mit Ausnahme weniger Fahrzeuge, welche im Winter fangen: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Im Jahre 1887 waren noch 183 Kutter und Ewer vorhanden. Der Bestand ist seitdem, also in 26 Jahren, um 106 Fahrzeuge stetig gesunken.

Von dieser Flotte sind in Stürmen der Nordsee mit Besatzung verschollen:

Jahr	Zahl der Fahrzeuge	Jahr	Zahl der Fahrzeuge
1896	1	1903	3
1897	1	1904	6
1898	2	1905	5
1899	1	1910	9
1900	1	1911	2
1901	1	1912	1
1902	3		
		Summe	36

Es wird großer Anstrengungen bedürfen, um dem weiteren Rückgang und Verfall vorzubeugen. Ein Aussterben ist zu befürchten, obgleich die hamburgischen Behörden mit allen Mitteln dagegen kämpfen.

Bremen.

Die Betriebe sind nach den in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben so klein, daß es sich nicht lohnt, darauf einzugehen.

Oldenburg.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Unterweser, der Jadebusen und die Neustädter Bucht der Ostsee vor der Küste des Fürstentums Lübeck.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben werden genau nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Brackwasserfische der Unterweser, schollenartige Fische, Garnelen, Hering, Stint, Stör und Aal in der Nordsee; schollenartige Fische, Dorsch, Aal, Hering und Sprott in der Ostsee.

Fangzeit: Das ganze Jahr, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Eine Aufmunterung des Betriebes an der Unterweser mit seefähigen Kuttern und Ausdehnung der Fangfahrten weiter in See ist erwünscht.

Auch von der Küste des Fürstentums Lübeck aus lassen sich neue Betriebe entwickeln, obgleich ein Hafen fehlt.

IV. Deutsche Seefischer.

Im Jahre 1883 fand zu London eine internationale Fischereiausstellung statt. Damit wurde eine Reihe von öffentlichen Vorträgen verbunden. Der erste Vortrag über:

„Die Seefischerei und die Fischereibevölkerung des Vereinigten Königreichs“

war von dem Vizeadmiral Herzog von Edinburgh angemeldet. Während dreier Dienstjahre als Kommandeur der Marine-Reserven (Naval Reserves) hatte er sich mit der Seefischerei beschäftigt. Zur festgesetzten Zeit war er verhindert, persönlich zu erscheinen. An seiner Stelle sprach der Prinz von Wales, später König Eduard VII. Er leitete den Vortrag mit folgenden Worten ein:

„Ich will versuchen, Ihnen eine Idee von der großen Wichtigkeit zu geben, welche eine blühende Seefischerei für die Nation hat.

Von alters her haben die Bewohner der Küste der britischen Inseln einen Teil ihrer Nahrung der See entnommen. Dieser Betrieb erzog eine Rasse von Menschen: stark, an Gefahren und Strapazen gewöhnt, geduldig und ausdauernd bei ihren Unternehmungen, tapfer, zuverlässig und findig allen Gefahren gegenüber; dabei intelligent und der Selbstzucht zugänglich durch die stete Unterordnung ihres Willens unter den Leiter ihrer Betriebe; gewöhnt, mit anderen zusammenzuarbeiten für einen bestimmten Zweck.

Diese Eigenschaften werden nicht allein durch die Gewöhnung in frühester Jugend herausgebildet, sie sind ererbt und werden von Geschlecht zu Geschlecht verstärkt.

Die mächtige Stellung, welche dieses Königreich unter den Völkern der Erde erlangt hat, wird in gewisser Weise unsern Fischern zu danken sein, denn sie waren unsere ersten Seeleute. Aus kleinen Anfängen wuchs die Zahl und Tüchtigkeit unserer Seeleute, bis das ganze Volk von dem seemännischen Geist durchdrungen war, dem wir verdanken, daß sich unsere Rasse über den ganzen Erdball verbreitet und daß sie ein Reich aufgerichtet hat, in dem die Sonne nicht untergeht.

In alten Zeiten müssen Fischer unseren Seehandel bewirkt haben; sie bemannten unsere Kriegsschiffe. Die Fischerei Westenglands war die Kinderstube der Seeleute, mit denen Francis Drake seine Erdumsegelung machte.“

Der Inhalt dieser Worte läßt sich für alle Zeiten und für alle Völker verallgemeinern und in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Seefischerei und Seehandel waren stets und sind noch Schwestergewerbe.
2. Die Seegeltung eines Staates hängt mehr oder weniger eng mit seiner Seefischerei zusammen.

Unsere Seefischer stehen den britischen nicht nach. Eine beispiellose Entschlossenheit in Not und Gefahr beseelt die Hünengestalten an den Küsten von Ost- und Westpreußen; sie heiraten nicht zu früh, aber auch nicht zu spät; mit dem vollkräftigen Mann paart sich das gesunde starke Weib; Zahl und Stärke ihrer Kinder gibt Zeugnis von ihrer Leibeskraft. Pommern und Mecklenburgern liegt die Liebe zur See und zur Seefischerei im Blut; sie waren die Führer der Schonenfahrten im Mittelalter. Die an der fährdenreichen Ostküste von Schleswig-Holstein sitzenden Angel- und Niedersachsen haben in früheren Jahrhunderten die erste Kultur nach England getragen und die Seeschlachten der Dänen gewonnen. Bedächtigkeit und Umsicht machen den Hauptcharakter der an der deutschen Nordseeküste wohnenden Ost- und Nordfriesen aus; klare Besonnenheit in der Überlegung und feste Energie bei der Durchführung gefaßter Entschlüsse gehören zu ihrem Wesen; geborene Seefischer und Seeleute, haben sie vom 16. bis zum 19. Jahrhundert Besatzungen und Kommandeure für die Eismeerflotten der Niederländer und Deutschen geliefert.

Allen deutschen Küstenbewohnern hat es an Sinn und Liebe für die Seefischerei nie gefehlt; sie werden auch hohen Anforderungen gewachsen sein, wenn diese an sie herantreten. —

Ich folge auch hier der bisherigen Einteilung und beginne mit der

Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord.

Nach den Angaben auf S. 374 zählte die Heringfangflotte der Nordsee im Jahre 1912 = 283 Schiffe*) mit einer Gesamtbesatzung von 4047 Mann.**)

Von den Heringsdampfern fingen 7 im Winter mit Grundsleppnetzen. Es bleiben demnach: Mannschaften, die nur vom Juni bis September, also etwa sechs Monate lang, Hering fingen 4047 — 133 = 3914 Mann. Von diesen Besatzungen findet ein Teil, vielleicht ein Drittel,***) im Winter in anderen Seefischereibetrieben Beschäftigung; es blieben alsdann übrig: 3914 — 1304 = 2610 Mann.

Von diesen 2610 Mann fallen die angemusterten Holländer für militärische Zwecke fort, deren Zahl ich auf 610 schätzen will;†) es bleiben also 2610 — 610 = 2000 Mann.

Diese Mannschaften sind im Binnenlande, besonders im Fürstentum Lippe, in den Provinzen Westfalen und Hannover heimisch; sie arbeiten in der fanglosen Zeit in landwirtschaftlichen Betrieben, sind also nur bedingte Vollfischer. Daß sie nicht die jeemännischen Fähigkeiten der unbedingten Vollfischer haben, leuchtet ohne weiteres ein.

Ich habe hier und später das Jahr 1912 als Beispiel gewählt, um kurz und klar zu sein. Wie die Zahlen in früheren Jahren geschwankt haben, ist weniger wichtig als genauere Ermittlungen für die Zukunft.

Der Grundsleppnetzfang mit Fischdampfern.

Nach den Angaben auf S. 378 fingen im Jahre 1912 233 Fischdampfer††) mit 2584 Mann Gesamtbesatzung.

Die Schwierigkeit des Betriebes, der Führung und Navigierung eines Fischdampfers liegt in folgendem: Während das Handelsschiff von Hafen zu Hafen fährt, Küsten und Untiefen meidet, muß der Fischdampfer diese aussuchen, um seinen Fang zu machen; erst wenn er diesen gemacht und eingeeist hat, tritt er seine Reise nach dem Hafen an. Die doppelte Arbeit des Seefahrers und Fischers wird durch das Fahren und Fangen auf gefährlichen Gründen und Banken noch erschwert. Sie erzieht harte und standhafte Seeleute wie kaum ein anderer Zweig der auf See tätigen Gewerbe. Mit vollendeter Seemannschaft werden unsere Fischdampfer geführt. Außer den Führern werden auch die Mannschaften dieser Schiffe zu guten Seeleuten erzogen, selbst wenn sie aufgehört haben, die Schule auf Segelschiffen durchzumachen.

*) 1913 fingen nur noch 256 Schiffe; ein weiterer Rückgang ist zu befürchten.

***) Die Besatzungsstärke eines Schiffes wird zwischen 13 und 19 Mann schwanken. Unsere Statistik ist auch hier nicht genau genug. Die Durchschnittszahl von 15 ist vielleicht etwas hoch.

****) Die Zahl ist nach meinen Erfahrungen geschätzt; die Mannschaften, welche im Winterseefischereibetrieb Unterkunft finden, können viel weniger sein. Die Statistik versagt auch hier.

†) Die Tatsache, daß in unserer Loggerflotte jährlich ein Teil Holländer unter den Besatzungen angemustert wird, steht fest. Da hierüber alle Veröffentlichungen fehlen, war ich auf Schätzung angewiesen; ich kann mich natürlich irren.

††) Im Jahre 1913 fingen 263 Fischdampfer; eine weitere Anzahl ist im Bau, so daß eine noch größere Vermehrung in Aussicht steht.

Was an Klagen über die Disziplin an Bord der Fischdampfer an die Öffentlichkeit kam, wird in absehbarer Zeit überwunden werden oder bereits überwunden sein.

Der Kleinbetrieb.

Nach den Angaben der Tafel VII unter 3 des Abschnitts I waren im Jahre 1912 auf registrierten Fahrzeugen 769 Mann im Kleinbetrieb tätig. Diese Zahl wird annähernd zutreffen, aber nachzuprüfen sein.

Wie unsicher die Zahl der in Tafel VII unter 4 des Abschnitts I angegebenen auf nicht registrierten Fahrzeugen, Booten usw. tätigen Fischer ist, geht aus den Ausführungen in Abschnitt III deutlich hervor. Die Zahl der dauernd beschäftigten wird vielleicht gegen 15 000 betragen. Die Zahl der vorübergehend beschäftigten ist noch unsicherer. Hier fehlt auch eine Bestimmung darüber, ob als vorübergehend beschäftigt anzusehen ist: Jeder Mann, der im Jahre einmal, wenn auch nur auf Tage oder Wochen, in dem Gewerbe tätig war, oder ein Mann, der im Jahre für eine längere Zeit, etwa für mindestens drei Monate, in der Seefischerei in solcher Weise gewirkt hat, daß man ihn als Nebenfischer bezeichnen kann.

Auch bei einer solchen Bestimmung werden sich Ungenauigkeiten ergeben, sie wird aber einen gleichmäßigen Anhalt und größere Sicherheit bringen. Zunächst ist also die Zahl 6080 für das Jahr 1912 sehr unsicher.

In den Kleinbetrieben sind die kleinen selbständigen Seefischer tätig, welche mit ihrem Fahrzeug oder Boot in See auf den Fang gehen. Unbedingte Königstreue, strenge Wahrhaftigkeit und Zuverlässigkeit, vollendete Seemannschaft, gestählter Mut, Ruhe und Besonnenheit in Not und Gefahr geben ihnen einen unschätzbaren und unersetzbaren militärischen Wert. Daneben wohnt in ihnen eine staaterhaltende Kraft, deren Pflege nicht genug empfohlen werden kann. Sollte hier eine Abwanderung aus dem Gewerbe eingetreten sein, sollte es nicht mehr gelingen, die kommenden Geschlechter dem Seefischerberuf zu erhalten, so entsteht eine Lücke, die zum Schaden unserer Seegeltung nicht mehr auszufüllen ist. Hier ist eine Arbeit zu leisten, welche der Anstrengung patriotischer deutscher Männer wert ist.

Zusammenfassung aller Betriebe für das Jahr 1912.

1. Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	1 437	Bollfischer, deren Zahl sehr unsicher ist.
2. Grundschleppnetzfang im Großbetrieb in der Nordsee	2 584	Bollfischer.
3. Kleinbetrieb	16 579	Bollfischer, deren Zahl aber nur annähernd richtig sein kann.
4. Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	2 000	bedingte Bollfischer, deren Zahl ebenfalls nicht genau ist.
5. Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	610	Holländer, deren Zahl geschätzt ist und die militärisch nicht zählen.
6. Kleinbetrieb	6 080	Salbfischer, der Zahl und den Eigenschaften nach unsicher.
7. Verschiedene Betriebe	267	Besatzungen von Fischhandelsfahrzeugen, Schiffen zu besonderen Zwecken usw.

Summe 29 557

Wie dringend nötig es ist, hier Sicherheit zu schaffen, wie weit wir in dieser Hinsicht gegen benachbarte nordeuropäische Staaten zurückstehen, soll hier nochmals hervorgehoben werden.

Wir wissen von der Mehrzahl unserer Betriebe und somit von dem Gewerbe im ganzen nicht, ob es sich hebt oder ob es zurückgeht. Die hier mehrfach als nötig bezeichnete jährliche genaue Nachzählung aller Betriebe und aller in denselben beschäftigten Fischer ist ohne weiteres leicht und sofort durchzuführen; sie müßte sofort begonnen werden.

Die wirtschaftliche Lage unserer Seefischer.

In der Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord beträgt in einer Fangzeit die Durchschnittseinnahme:

des Kapitäns	1200 bis 2610 M ^{*)}
= Steuermanns (Bestmanns)	657 = 787 =
eines Matrosen	554 = 734 =
= Leichtmatrosen	407 = 564 =
des ersten Jungen	311 = 363 =
= zweiten Jungen	230 = 289 =
= dritten Jungen	208 = 219 =
= ersten Maschinisten	1080 =
= zweiten Maschinisten	780 =
= Heizers	540 =

In der Fischdampfer-Grundschieppnetzfisherei der Nordsee hat

	Jahreseinkommen:
der Kapitän	3000 bis 10000 M ^{**)}
	Monatslohn:
der erste Steuermann (Bestmann)	130 bis 150 M ^{***)}
= zweite Steuermann	100 = 105 =
= Netzmacher	100 =
ein Matrose	80 = 90 =
= Leichtmatrose	40 =
= Junge	35 =
der Koch	100 =
= erste Maschinist	160 = 200 =
= zweite Maschinist	120 = 130 =
ein Heizer	90 =

Für den Kleinbetrieb wird nach den Erfahrungen in der Seefischerei folgender Maßstab ungefähr als Anhalt dienen, wenn der Fischer rührig und von Unfällen verschont geblieben ist:

*) Das seemännische Personal wird ganz oder zum Teil durch Anteile am Fangertlös bezahlt, wodurch die angegebenen Verschiedenheiten vielleicht noch größer werden.

***) Der Kapitän erhält 4 bis 7 v. H. des Fangertlöses.

****) Offizieren und Mannschaften wird für jede Arbeitsüberstunde 40 Pf. gezahlt. Die Decksmannschaft erhält aus dem Verkauf der gesammelten Fischlebern einen Zuschuß, der auf 15 bis 30 M für den Kopf und Monat angegeben wird.

Jährlicher Bruttoerlös aus den Fängen.*)	Vergleichsweise Einschätzung des Ertrages.
a) 1½-facher Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei der Neubeschaffung	Sehr gut.
b) Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei Neubeschaffung	Gut.
c) Halber Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei der Beschaffung	Raum ausreichend.
d) Viertel Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei Beschaffung	Nicht mehr ausreichend.

Das folgende, beliebig herausgegriffene Beispiel mag zur Erläuterung dienen. Der in Kolberg beheimatete Kutter Nr. 88 kostete mit Motor 3000 *M*; er hatte im Jahre 1909 in 156 Betriebstagen aus den Fängen einen Bruttoerlös von 6130,40 *M*, also mehr als das Doppelte der Kosten von Fahrzeug und Motor.

Die Kosten der Fanggeräte sind sehr verschieden. Lachs- und Heringstreibnetze sind recht teuer, noch teurer sind Ostsee-Lachsangeln. Dagegen haben Grundschleppnetze (Zeesen) geringeren Wert; Waden sind wieder teurer.

Im Durchschnitt wird der Eigner eines größeren Fahrzeuges im Kleinbetriebe etwa 1000 *M* jährlich für Fanggeräte aufwenden müssen.

Die auf die Instandhaltung des Motors, des Fahrzeuges und der Fanggeräte verwendete Sorgfalt spricht bei der Berechnung der von der Bruttoeinnahme zu machenden Abzüge so wesentlich mit, daß man besser von weiteren überschlägigen Abstand nimmt, sich auf die Tatsache beschränkend, daß unsere im Kleinbetrieb stehenden Seefischer in vielen Gegenden in bescheidenem Wohlstand leben, wenn sie nicht in verfallenden Betrieben stehen und wenn sie nicht durch Unfälle oder ausnahmsweise ungünstige Nebenumstände behindert werden.

Die Lebensgefahr.

Regierungsrat Dr. Buchholz in Berlin veröffentlichte im Jahre 1913 eine Arbeit:**) „Der Rettungsdienst und die erste Hilfeleistung in der Seefischerei.“ Dieser Arbeit entnehme ich:

*) Die Angaben und Schätzungen gründen sich auf die Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Jahrgang 1910, S. 10 und 344; Jahrgang 1911, S. 102; Jahrgang 1912, S. 273, sowie auf andere Erfahrungen.

***) „Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe.“ Zeitschrift des Deutschen Zentralverbandes für Rettungswesen, des Zentralkomitees für das Rettungswesen in Preußen und der Zentralstelle für das Rettungswesen an Binnen- und Küstengewässern. Unter Mitwirkung von: Dr. Bunnm, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Dr. Kirchner, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Dr. S. Alexander, Geh. Sanitätsrat, Dr. Dietrich, Geh. Obermedizinalrat, Dr. Georg Meyer, Geh. Sanitätsrat. Schriftleiter Prof. Dr. Georg Meyer. Erster Band, 3. Heft. Berlin, 1913. Verlagsbuchhandlung von Richard Schoep.

1. Die Gesamtsterblichkeit der männlichen Bevölkerung Deutschlands im Alter von 15 bis 60 Jahren an allen Todesursachen betrug für die Jahre 1908 und 1909 = 8,3 vom Tausend.

2. Die Gesamtunfallsterblichkeit für die unter 1. angegebenen Altersklassen betrug während der daselbst angegebenen Zeit 0,68 vom Tausend der Gesamtsterblichkeit.

3. In der Seefischerei betrug die Unfallsterblichkeit für 1908 und 1910 = 9 vom Tausend; sie überstieg also noch die Gesamtsterblichkeit für die unter 1. angegebenen Altersklassen und für die daselbst angegebene Zeit um 0,7 vom Tausend.

4. Wenn man annehmen wollte, daß das Verhältnis der Unfallsterblichkeit zur Gesamtsterblichkeit in der Seefischerei das unter 1. angegebene sei, so würde sich die Gesamtsterblichkeit in der Seefischerei auf 108 vom Tausend stellen.*)

Regierungsrat Buchholz sagt dazu wörtlich:

„Für eine Annahme, die zu einem so erschreckenden Ergebnis führen müßte, ist natürlich ohne genauere Zahlenunterlagen kein Raum, auf jeden Fall erkennt man daraus aber die überaus ungünstige Lage der Besatzung der Seefischereifahrzeuge im Vergleich zu ihren männlichen Altersgenossen an Land.“

Die genaueren Zahlenunterlagen, welche Regierungsrat Buchholz erwähnt, werden ohne viel Mühe zu beschaffen sein. Der kostbarste Besitz eines Staates sind seine Bürger, die Menschen. Wenn deren Leben auf dem Spiele steht, wie hier, dann hat er die Pflicht, auf Abhilfe Bedacht zu nehmen. Hier leidet daneben die Wehrhaftigkeit des Reiches, denn es besteht die Möglichkeit, daß eine Abwanderung aus dem Beruf und die festgestellte Abnahme des Seefischerertrages der Marine eine Folge der großen Zahl von Lebensverlusten sind.

Nur noch einige Beispiele seien angeführt, um die Notwendigkeit schneller Abhilfe zu erläutern.

Von der deutschen Heringsloggerflotte der Nordsee gingen am 5. und 6. November 1911 in einem Sturm 4 Schiffe und 70 Menschenleben verloren. Das macht bei 4260 Mann Gesamtbesatzung**) einen Verlust von 1,6 v. H. aus.***)

Von den deutschen Fischdampfern sind nach den Angaben auf S. 378 von 1894 bis 1912 = 40 mit 440 Mann Gesamtbesatzung†) in der Nordsee verloren gegangen. Der größte Verlust an ganzen Schiffsbesatzungen traf die Flotte im Jahre 1894, als mit 7 Schiffen 77 Mann, also von der damals 704 Mann starken Gesamtbesatzung der Flotte von 64 Schiffen über 11 v. H. verloren gingen. Dazu kommt die sehr große Zahl der von Brechseen oder sonst über Bord geschlagenen Leute.

Im Kleinbetrieb verlor die Rutter- und Erwerflotte der Nordsee von 1896 bis 1912, also in 17 Jahren, 36 Fahrzeuge mit 108 Mann Gesamtbesatzung. Im

*) Bei genauer Nachrechnung 109,8 vom Tausend.

**) Siehe die Tafel VII in Abschnitt I.

***) Diese Zahlen bedürfen der Nachprüfung. Außer den mit den Schiffen verschollenen Besatzungen wurden viele Leute von Brechseen über Bord geschlagen.

†) Auch hier ist eine genaue Nachprüfung nötig, welche die Wichtigkeit der Sache ohne weiteres gebietet.

Jahre 1909 blieben 10 Fahrzeuge mit 30 Mann Besatzung, also nahezu 12 v. H. der damals 261 Mann starken Gesamtbesatzung von 87 Fahrzeugen. — Die durch Seen und aus anderer Veranlassung über Bord gegangenen und verlorenen Leute sind auch hier nicht angeführt.

Die Zahl und Ursache der in anderen Kleinbetrieben zu Tode kommenden deutschen Seefischer ist nicht oder schwer ohne weiteres zu ermitteln. An der Ostsee läßt von Jahr zu Jahr eine große Zahl unserer Fischer ihr Leben, ohne daß darüber weiteres bekannt wird. Nur bei Massenunfällen, wie sie vom Jahre 1898 bis 1900 auch in der Ostsee-Kutterflotte vorkamen, wird die Aufmerksamkeit erregt.

Bemerkenswert und richtig ist endlich, wenn Regierungsrat Dr. Buchholz in seiner ausgezeichneten Arbeit an anderer Stelle anführt:

„Da die Unfallsterblichkeit natürlich die Todesfälle an Krankheiten und dergleichen nicht einschließt, so ist die alle Art von Todesursachen umfassende Gesamtsterblichkeit der Seefischer noch höher anzusetzen als die an sich schon hohe Unfallsterblichkeit. Genaue Zahlen über die Sterblichkeit der Seefischer an Krankheiten liegen bisher nicht vor. Man wird aber mit Rücksicht auf die zahlreichen Möglichkeiten von Gesundheitsschädigungen, denen der Seefischer auch abgesehen von Unfällen aus Verletzungen in seinem harten Berufe stets ausgesetzt ist, die Zahl und Bedeutung der Krankheiten bei den Seefischern nicht gering zu achten haben. Die häufigen Erkältungen, die fortgesetzt die Gesundheit des Fischers erschüttern, führen jedenfalls oft genug auch zu schweren, das Leben verkürzenden inneren Erkrankungen in Form von Gelenkrheumatismus, Nierenentzündungen, Lungenentzündungen usw. Die schwere körperliche Arbeit des Berufs unter vielfach ungünstigen Lebensbedingungen ist gleichfalls geeignet, die Kräfte des einzelnen vorzeitig zu erschöpfen. Es kommen sogar gelegentlich Todesfälle von Fischern durch Überanstrengung infolge plötzlichen Versagens der Herztätigkeit während der Arbeit vor.“

Hier ist also ein wichtiges Gebiet für sorgfältige Ermittlungen von Jahr zu Jahr, sowie ein Feld der Sorge für Abwendung von Lebensgefahr. Mit jedem Mann, der sein Leben dem Berufe opfert, büßt das Reich an staatsershaltender Kraft, die Marine einen Seemann ein, der sich im Fall von Not und Gefahr auf dem gefährdetsten Posten bewährt hätte.

V. Die Stellung des Reiches und seiner Bundesstaaten zur Seefischerei.

Deutschland mit rund 65 Millionen Einwohnern, im Herzen des europäischen Festlandes gelegen, ist an drei Seiten von großen, mächtigen Staaten begrenzt. Die vierte Seite im Norden, die Seeküste, grenzt nicht an das freie Weltmeer, sondern im Osten an die Ostsee, ein Binnenmeer mit schmalen Verbindungsstraßen, im Westen an die Nordsee. Natürliche Seefischereihäfen hat diese Küste nicht. Selbst in den geschütztesten Gegenden bei Rügen und an der Ostküste von Schleswig-Holstein sind Hafenanbauten und -einrichtungen dem Fischereigewerbe unentbehrlich. Die Strom- und Flußmündungen, an den langgestreckten Küstenteilen zwischen Fehmarn und der russischen Grenze vielfach hasenartig ausgebildet, sind der See- und Küstenfischerei nur zum Teil günstig. Bei dem An- und Einsteuern mit auflandigen Winden und Stürmen stehen oft das Leben der Besatzung und das Schiff auf dem Spiel.

Das Klima ist rauh, die Seefischerei häufig durch Eis erschwert, durch Stürme unterbrochen.

Für das Seefischereigewerbe liegt Deutschland ungünstiger als seine Nachbar-

staaten, mit Ausnahme Rußlands. Die befruchtende größere Nähe des Weltmeeres, die größere Küstenentwicklung und die Seegrenzen sind dem Gewerbe in den nordwest-europäischen Staaten günstiger als in Deutschland.

Neben der wirtschaftlichen Blüte des ganzen Reichsbinnenlandes, neben dem Warenabsatz über See und im Lande beruht unsere Seegelung auf der seemännischen Betätigung der Küstenbevölkerung, die im steten Anblick des weiten Horizontes lebt und mit ihrem Erwerb mehr auf die See hingewiesen ist als die Binnenländer. Seefischerei und Handelschiffahrt sind die Grundlagen des seemännischen Geistes der Küstenbevölkerung. Seit die Einführung der Maschinenkraft als Fortbewegungsmittel der Schiffe und das Wachsen der Schiffsgröße die Handelschiffahrt umgestalteten und das hölzerne Segelschiff von den Meeren und Ozeanen verschwand, verzogen die Schiffsreeder- und die Großschiffbaubetriebe in die wenigen großen Seehandelsstädte. Der seemännische Geist unserer Küstenbevölkerung beruht seitdem noch mehr als früher auf der Seefischerei.

Trotz der Beschränkung unserer Küstenentwicklung sind wir zu einem Seestaat geworden. Der Ausgestaltung unseres Seeverkehrs ist die Schaffung unserer Seemacht gefolgt. Durch mühsame und zielbewußte Erziehung ist das deutsche Volk wieder zu einem seefahrenden erhoben worden. Die Pflicht zur Hebung und Förderung unserer Seefischerei ergibt sich daher von selbst. Die Unterstützung des Gewerbes kann erfolgen:

1. Unmittelbar durch:

- a) Zahlung von Geldunterstützungen oder Darlehen aus Reichs- oder Staatsmitteln von Fall zu Fall.
- b) Prämien, welche auf dem Gesetz- oder Verwaltungswege festgesetzt sind, aus Reichs- oder Staatsmitteln, für
 - a) Neubauten oder Umbauten von Schiffen.
 - β) Ausrüstung von Schiffen.
 - γ) Schiffsbesatzungen.
 - δ) Angelandete Fänge.

2. Mittelbar durch:

- a) Belegung der Seefische, welche vom Auslande oder mit ausländischen Fangschiffen eingehen, mit Einfuhrzöllen.
- b) Verbreitung der Kenntnis des Seefischereigewerbes und seiner Bedeutung für Deutschlands Seegelung in den weitesten Kreisen des deutschen Volkes, um das Großkapital und die Großindustrie zur Hergabe von Kapital für Seefischereiunternehmungen willig zu machen.
- c) Erleichterung der Einführung der modernen Technik in das Gewerbe.
- d) Bau von Seefischereihäfen und der damit zu verbindenden, für die verschiedenen Gewerbebetriebe nötigen Anlagen.
- e) Erleichterung der Einführung neuer Betriebe.
- f) Sicherung von Leben und Eigentum der Seefischer gegen die Gefahren der See und des Gewerbes.
- g) Begeisterung der heranwachsenden Geschlechter für den Seefischereiberuf.
- h) Verbreitung der Seefischnahrung.

Unmittelbare Hebung und Zollschutz.

Die folgenden kurzen geschichtlichen Notizen über die in verschiedenen europäischen Seestaaten im Laufe der Zeit aufgewendeten Mittel werden die Bildung eines Urteils über die später zu behandelnden Fragen erleichtern.

Die Niederlande.

1430 (Zeit der burgundischen Herzöge). Die Fangunternehmer zahlen Lastgelder zur Unterhaltung von Konvoischiffen.

1548 (unter Karl V. von Habsburg). Die Generalstaaten bewilligen 6000 Gulden = 10 200 *M* für Ausrüstung von 5 Konvoischiffen. Ein Zehntel der Heringsfangschiffe wird kriegsmäßig ausgerüstet, um sich selbst verteidigen zu können.

1571 (Herzog von Alba, Statthalter Philipps von Spanien). Außer der Konvoigebühr wird Taxe und Zehnt gezahlt.

1596 (Republik). An Stelle des Konvoizwanges wird der Zusammenschluß von mindestens 20 bewaffneten Fangschiffen gestattet. Für genommene oder zum Sinken gebrachte feindliche Schiffe werden Preisengelder gezahlt.

1600. Die Fangunternehmer kaufen von Dünkirchener Kaperschiffen Freibriefe.

1625. Das Seefischerei-Kollegium erhält bis zu 30 000 Gulden = 51 000 *M* jährlich für Armierung der Fangschiffe; noch viel mehr gibt die Admiralität für Konvoischiffe her.

1627. Die Konvoikosten betragen 1 Million Gulden = 1,7 Mill. *M* jährlich.

1670. Das Kollegium ist dauernd in Geldnot trotz des Staatszuschusses von 36 000 Gulden = 61 000 *M* jährlich.

1678. Der Staatszuschuß wird um 6000 Gulden = 10 200 *M* als Beihilfe zur Beschaffung von Salz erhöht.

1750. Ein Ausfuhrzoll auf Seefischereierzeugnisse*) wird erhoben.

1754. Das Prämiensystem wird eingeführt, indem man zunächst 30 Gulden = 51 *M* Ausrüstungsprämie für jedes Fangschiff und Jahr bewilligt.

1775. Eine Ausrüstungsprämie von 500 Gulden = 850 *M* für jedes Fangschiff und Jahr wird gewährt.

1776. Die Ausrüstungsprämie beträgt 400 Gulden = 680 *M* für Fangschiff und Jahr.

1784 bis 1786. Die Ausrüstungsprämie beträgt 700 bis 800 Gulden = 1190 bis 1360 *M* für Fangschiff und Jahr.

1801. Die Ausrüstungsprämie wird auf 800 Gulden = 1360 *M* festgesetzt, bis der Krieg mit England dem Fang ein Ende macht.

1813. (Königreich unter den Oranienern.) Eine Ausrüstungsprämie von 500 Gulden = 850 *M* für jede Buise und von 200 Gulden = 340 *M* für jedes Bumboot (Bomme) wird bewilligt.

1825. (Holland und Belgien unter einem König vereinigt.) Die Ausrüstungsprämie wird auf 750 Gulden = 1275 *M* für Buise und Jahr gesteigert.

1835. (Holland von Belgien getrennt.) Eine Ausrüstungsprämie von 300 Gulden = 510 *M* für jedes Bumboot wird gegeben.

*) Der Zoll soll 1 Gulden = 1,70 *M* für ein Faß Salzhering betragen haben.

Die Bevormundung der Heringsfischerei besteht jetzt in der Hauptsache in folgendem:

1. Gefischt und gefaakt muß vom 24. Juni bis zum 1. Januar nach bestimmten Vorschriften werden.
2. Für Anbringung der Fänge durch Jagerschiffe gelten feste Regeln.
3. Der Verkauf muß von den Fängern gemeinsam unter Staatsaufsicht bewirkt werden.

1845 wird festgestellt, daß schottische Fischer reifen Hering schon vor Eröffnung der niederländischen Fangzeit gefangen, gesalzen und abgesetzt haben. Dadurch wird in das Prämien- und Bevormundungssystem die erste Bresche gelegt.

1845 bis 1850 werden jährlich 200 000 Gulden = 340 000 *M* an Prämien gezahlt. Wo man so viel Vorschriften macht, kann man die Prämie nicht fallen lassen, das Parlament erörtert aber ernstlich das System und seine Schäden.

1851 werden die Prämien um ein Zehntel heruntergesetzt. Im Parlament kann nicht festgestellt werden, daß Prämien die Fischerei retten können. Das Aufblühen der britischen Seefischerei nach dem Fortfall der Prämien im Jahre 1830 beweist das Gegenteil.

1852 werden die Prämien um 50 v. H. herabgesetzt.

1854 werden die Prämien um 75 v. H. heruntergesetzt.

1857 fällt mit allen Prämien alle Bevormundung, und die Gesundung des Gewerbes beginnt.

Großbritannien und Irland.

670 wird eine Abgabe auf gefangene und angelandete Fische erhoben.

1357. Der Heringshandel wird mit den Seemärkten zu Dartmouth verbunden.

1705 wird eine Ausfuhrprämie von 204 *M* für eine Last*) gewöhnlichen Salzhering und von 360 *M* für Buisenhering**) gezahlt.

1750 wird eine Faßprämie von 3 *M* für jedes von einer Buiße angelandete Faß bewilligt.

1757 wird die Faßprämie auf 4 *M* erhöht.

1767 ist durch das Anwachsen der Fangflotte die für Prämien zu zahlende Summe so groß geworden, daß die Geldmittel nicht ausreichen. Die Prämienzahlung wird eingestellt, die Zahl der Fangschiffe geht sofort zurück.

1770 wird die Zahlung der Prämien wieder aufgenommen, die Zahl der Fangschiffe steigt wieder.

Von 1751 bis 1783 sind im ganzen 4 571 000 *M* Prämien für Buisenhering gezahlt, während der Gesamtfang sich auf 228 525 Fässer stellt. Die Regierung will aber mit dem System der Faßprämie, die auf 5 *M* erhöht wird, nicht brechen, weil sie die Seefischerei für die Kinderstube der Kriegsmarine hält.

1794 wird eine Faßprämie für gebrannten***) Salzhering gezahlt.

*) Wahrscheinlich eine Schiffslast = 4000 Pfund.

**) Wegen der Buisen siehe S. 340, sowie: „Die Seefischerei im 19. Jahrhundert usw.“ und: „Seefischereifahrzeuge und Boote usw.“

***) Über den Heringsbrand siehe S. 340. — Der Brand ist mit der schottischen Heringsfischerei gewachsen; er erleichtert kleinen Salzen den Wettbewerb.

1809 bis 1830 werden im ganzen 13 211 740 *M* Faßprämien gezahlt.

1809 wird das britische Weißherings-Fischereiamt*) mit dem Sitz in Edinburgh errichtet, welches zunächst veranlaßt, daß man mit dem niederländischen Fangverfahren bricht und wieder zu dem alten System des Fanges in kleinen Fahrzeugen mit Salzung am Lande übergeht.**) — Die Regierung ist inzwischen noch immer für ihre Kriegsschiffsbesatzungen besorgt.

Von 1810 ab werden für Prämien zur Verbesserung von Booten von 15 t aufwärts jährlich 60 000 *M* hergegeben. Diese Prämien erweisen sich aber als weniger zweckmäßig als die Faßprämien.

Von 1800 bis 1830 sind im ganzen 20 000 000 *M* an Prämien verschiedener Art gezahlt.

1830 fallen alle Prämien. — Das Amt sorgt inzwischen für bessere Packung, Sortierung und Salzung des Herings sowie für sorgfältige Überwachung des schon früher eingeführten Brandes der Fässer.

1846. Großbritannien geht zum Freihandel über.

1868 wird durch eine Parlamentsakte eine große Zahl veralteter Vorschriften, darunter solche über Maschengröße für Heringsneze, Heringsfangzeit, Fanggeräte, beseitigt und damit ein neuer Aufschwung eingeleitet.***)

Von 1887 bis 1891. Das Fischereiamt von Schottland gibt Darlehne für Kleinbetrieb zum Bau und zur Reparatur von Booten und zur Beschaffung von Fanggeräten. Rückzahlung in zehn Jahren mit $3\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen. Aufgegeben wegen der Schwierigkeit der Wiedereinbringung des Geldes.

1893. Frischen Kleinfischern werden Staatsdarlehne zur Beschaffung von Booten mit Motor oder von Motoren sowie Fanggeräten gewährt. Rückzahlung in zehn Jahren mit $2\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen. †)

1912. Eine englische Parlamentskommission empfiehlt die Hergabe von Staatsmitteln für Versuche zur Einführung des Motors in den Kleinbetrieb der Seefischer von Devon und Cornwall.

Dänemark.

1894 wird Gewährung von Staatsdarlehnen an Kleinfischer zur Beschaffung von Fahrzeugen mit Motor oder von Motoren für Fahrzeuge, zur Verbesserung der

*) Board of British White Herring Fishery. Daraus ist später das Fischereiamt für Schottland (Fishery Board of Scotland) entstanden.

**) Siehe Abschnitt I, wegen des Einflusses der niederländischen Betriebe.

***) Die Ausfuhr gesalzener Heringe nach dem Festlande betrug:

1811 =	4 730 Fässer
1820 =	89 524 „
1840 =	90 950 „
1850 =	198 400 „
1912 =	1 538 349 „

†) Schon seit 1822 hatte man in Irland Darlehne unter ähnlichen Bedingungen gewährt, von dem Gesichtspunkt ausgehend, daß die dortige Bevölkerung der Unterstützung mehr als die englische und schottische bedürfe.

Betriebe, zur Beschaffung von Fanggerät und zur Anlegung von Faktoreien eingeführt. Rückzahlung in sechs bis zehn Jahren mit $3\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen.*)

Norwegen.

1893 wird mit der Gewährung von Staatsdarlehen für Kleinfischer vorgegangen. Rückzahlung in zehn Jahren, bei Kleinbetrieb mit $2\frac{1}{2}$, bei Fischdampfern mit 4 v. H. Zinsen.

Schweden.

1892. An Kleinfischer werden Staatsdarlehne zur Beschaffung von Booten, Motoren und zur Anlegung von Räuchereien gewährt, rückzahlbar in zehn Jahren mit 3,6 v. H. Zinsen.

Frankreich.

Seit Colbert, also seit dem siebzehnten Jahrhundert, ist die Seefischerei auf verschiedene Arten so geschützt, daß ein Wettbewerb anderer Staaten auf französischen Fischmärkten fast ausgeschlossen ist.

1. Ausrüstungsprämien im Jahre 1910.

Für jeden Mann der Besatzung	Geringste ununterbrochene bzw. unterbrochene Aufenthaltsdauer an Bord
Neufundlandfang 24 M	45 bzw. 90 Tage
Islandfang . . . 40 =	21 = 60 =
Färderfang . . . 24 =	30 = 40 =
Nordseefang . . . 12 =	30 = 40 =

2. Für jeden zum Trocknen von Kabeljau besonders eingeschifften Mann: 40 M.**)

3. Fangprämien. 16 M für den Doppelzentner Stockfisch, der vom Fangplatz oder von französischen Zollniederlagen direkt in das Ausland oder nach französischen Kolonien geht.***)

4. Einfuhrzölle auf je 100 kg:

	Mindesttarif	Generaltarif	
a) Frische Fische	16,00 M	32,00 M	} 2,88 M Zuschlag bei außereuropäischen Fischen, aus europäischen Lagern eingeführt.
b) Kabeljau, gesalzen und getrocknet oder geräuchert	38,40 =	48,00 =	
c) Stockfisch	12,00 =	38,40 =	
d) Hering, gesalzen oder geräuchert	12,00 =	16,00 =	
e) Andere Fische	20,00 =	40,00 =	
f) Marinaden usw.	20,00 =	46,00 =	

1913. a) Zur Beschaffung von Fanggeräten 52 000 M von der Kammer bewilligt.

b) Für Unterweisungsreisen der Fischer, für Seefischerschulen und zum Studium der Hafenfrage 52 400 M von der Kammer besonders bewilligt.

*) Eine genaue Angabe der Darlehnsbedingungen würde hier und in der Folge zu weit führen. Das Studium der ganzen Darlehnsfrage in außerdeutschen Staaten ist aber unter allen Umständen wichtig für eine Parallele mit unseren Maßnahmen.

**) Wahrscheinlich handelt es sich um die Trocknung auf den beiden bei Neufundland gelegenen französischen Inseln St. Pierre und Miquelon.

***) Die Ausrüstungsprämien und Fangprämien (im Jahre 1910 = 4 383 148 M) zahlt nicht das Marineministerium, dem sonst die Sorge für die Seefischerei zufällt, sondern das Handelsministerium. — Es ist nicht vorgesehen, daß der Ertrag aus bestimmten Zöllen gedeckt wird.

Deutschland.

1751. Preußen unterstützt in dem neu erworbenen Ostfriesland den Salzheringsfang in der Nordsee durch Zölle und direkte Geldzuwendungen. — Aus dieser Zeit stammt der in Deutschland noch bestehende Zoll von 3 *M* für ein Faß Salzhering von 150 kg brutto.

1878 Preußen gewährt einer Heringsfanggesellschaft der Nordsee ein zinsfreies Darlehn von 150 000 *M* und geht auch sonst mit Unterstützung der Seefischerei vor.

1886. Reichsmittel zur Hebung des Gewerbes werden verfügbar gemacht, wie folgt:

Rechnungsjahr	<i>M</i>	Rechnungsjahr	<i>M</i>
1886	100 000	1908 bis 1911	350 000
1887 bis 1897 jährlich	200 000	1912	375 000
1898 = 1906 =	400 000	1913	500 000
1907	300 000	Zu ganzen	8 475 000

Die Heringsfischerei Deutschlands in der Nordsee mit Salzung an Bord.

Zur Erläuterung sollen zunächst die beiden folgenden Tafeln dienen:

Übersicht der den Heringsfischerei-Gesellschaften der Nordsee aus Reichsmitteln gezahlten Gelder.

Jahr	Beihilfen bei Neubau und Ausrüstung von Schiffen: Prämien	Betriebs- zuschüsse und Beihilfen	Zuschüsse zur Beschaffung von Ersatz für ver- lorene Netze	Zusammen
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
1886	—	30 000	—	30 000
1888	—	34 000	—	34 000
1889	—	34 000	—	34 000
1890	—	34 000	—	34 000
1891	—	34 000	—	34 000
1892	—	28 500	—	28 500
1893	—	30 000	—	30 000
1894	32 000	22 000	20 000	74 000
1895	79 000	—	20 000	99 000
1896	127 000	—	—	127 000
1897	51 000	29 000	20 000	100 000
1898	42 000	38 000	—	80 000
1899	38 000	39 000	48 000	125 000
1900	44 000	23 000	40 000	107 000
1901	16 000	6 000	110 000	132 000
1902	45 000	—	79 000	124 000
1903	58 000	—	91 000	149 000
1904	30 000	—	113 000	143 000
1905	144 000	—	224 500	368 500
1906	156 000	—	36 000	192 000
1907	96 000	—	40 000	136 000
1908	106 000	—	131 000	237 000
1909	34 000	—	118 000	152 000
1910	24 000	—	44 000	68 000
1911	66 000	—	109 500	175 500
1912	12 000	—	120 000	132 000
zusammen	1 200 000	381 500	1 364 000	2 945 500

Übersicht der in Deutschland gegründeten und noch bestehenden Heringsfischereigesellschaften der Nordsee.*)

Rfd. Nr.	Gesellschaft	Gründungs- jahr	Aktien- kapital M	Zuwendungen vom Reich		Zahl der Schiffe 1912 7.**)	Bemerkungen
				nicht rückzahlbar M	unver- zinsliche Darlehne M		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.**)	8.
1	Nordener Fischereigenossenschaft zu Norden	1889	nicht bekannt	wahrscheinlich 39 000 (in die Gesamtsumme unten nicht eingerechnet)	15 000	2 S = 2	3ft 1896 ein- gegangen.
2	Emdener Heringsfischerei A. G. in Emden	1872	600 000	246 500	—	34 S = 27 H = 7	
3	Glückstädter Fischerei A. G. in Glückstadt a. E.	1893	500 000	387 000	—	22 S = 20 H = 2	
4	Fischerei A. G. „Neptun“ in Emden	1895	1 000 000	279 000	20 000	28 S = 28	
5	Altonaer Heringsfischerei-Gesell- schaft „Elbe“ zu Altona a. E.	1895	nicht bekannt	54 000	—	4 S = 4	3ft 1900 ein- gegangen.
6	Bremen-Begefacder Fischerei-Ges. in Begefac	1895	1 500 000	476 000	—	41 S = 25 H = 16	
7	Elsflether Heringsfischerei-Ges. in Elsfléth	1897	1 000 000	281 500	—	23 S = 15 H = 8	
8	Geestemünder Herings- u. Hoch- seefischerei A. G. in Geestemünde	1898	750 000	187 000	50 000	12 D = 8 H = 4	
9	Heringsfischerei „Dollart“ in Emden	1899	600 000	86 000	—	19 S = 17 H = 2	
10	Braker Heringsfischerei A. G. in Brake	1904	1 000 000	254 000	30 000	23 S = 17 H = 6	
11	„Gr. Kurfürst“, Heringsfischerei A. G. in Emden	1904	1 000 000	214 000	—	21 S = 19 H = 2	
12	Fischerei A. G. „Weser“ in Elsfléth	1905	660 000	31 000	—	10 S = 4 H = 6	3ft 1912 ein- gegangen.
13	Leerer Heringsfischerei A. G. in Leer	1905	1 000 000	260 000	40 000	14 H = 14	
14	„Wifurgis“, Heringsfischerei A. G. in Nordenham a. W.	1907	1 150 000	171 500	—	32 S = 9 H = 23	
15	Hochseefischerei „Bremerhaven“ A. G. in Bremerhaven	1908	1 800 000	16 000	—	4 H = 3 D = 1	
zusammen		—	12 560 000	2 943 500	140 000	283 mit Ausnahme der Schiffe der vor 1912 eingegangenen Gesell- schaften	

*) Die 1913 in Bremen gegründete Gesellschaft „Brema“ ist ausgelassen; sie ließ den Fang mit 12 Segelloggern mit Hilfsmotoren betreiben. Um diese 12 Schiffe ist der Bestand der Gesellschaft „Wifurgis“, siehe unter 14, im Jahre 1913 zurückgegangen.

**) In Spalte 7 bedeutet: S = Segellogger, H = Segellogger mit Hilfsdampfmaschine oder Hilfsmotor, D = Heringsdampfer, d. h. Dampfer mit Hilfsstakelage, die im Sommer den Heringsfang, im Winter den Grundschleppnetzfang betreiben.

Mit Bezug auf diese Zahlenangaben läßt sich feststellen:

1. Von den mit Staats- bzw. Reichshilfe gegründeten Gesellschaften sind drei eingegangen, nachdem ihnen an Geldmitteln im ganzen 85 000 *M* (bzw. 85 000 + 39 000 + 15 000 *M* = 139 000 *M*) gezahlt waren.

2. 37 v. H. der Gesamtsumme der Reichsgelder zur Hebung der Seefischerei sind bis zum Jahre 1912 für die Heringsfischerei in der Nordsee hergegeben.

3. 57 v. H. der bis zum Jahre 1912 im ganzen für die Heringsfischerei in der Nordsee hergegebenen Zuschüsse sind zur Beschaffung von Ersatz für verlorene Netze gezahlt.

Es handelt sich darum, die deutsche Heringsfangflotte so zu vermehren, daß der Betrag von 35 bis 45 Mill. *M* für Salzheringe, die wir nach den Angaben der Tafel VII, unter 7 des Abschnitts I, jährlich vom Auslande beziehen, unseren Betrieben zufällt.

Um das zu erreichen, würden wir unsere Flotte um etwa 1000 Schiffe mit 15 000 Mann Besatzung zu vermehren haben.

Nach den Ausführungen in Abschnitt IV würde genau zu berechnen sein, wieviel unbedingte Vollfischer sich unter diesen 15 000 Mann befinden. Zunächst ist klar, daß dieser Teil unserer Seefischereibetriebe einen militärisch geringeren Wert als die übrigen hat, obgleich ihm die größten Unterstützungen zufließen.

Im übrigen ist zu bemerken: Dr. Herwig, Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins, veröffentlichte im Jahre 1897 eine Schrift über die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung.*) Nach dieser Schrift und nach den vorstehend gemachten Angaben kommt in Frage:

a) Das bisherige Verfahren der Gewährung von Reichsunterstützungen und -darlehen von Fall zu Fall.

b) Gewährung von:

α) Ausrüstungsprämien,

β) Bauprämien,

γ) Mannschaftsprämien,

δ) Faßprämien

c) Erhöhung des bestehenden Schutzzolles von 3 *M* für das Faß von 150 kg brutto.

Zu a: Das bisherige Verfahren der Gewährung von Reichsunterstützungen und -darlehen von Fall zu Fall.

Reichsgelder wurden von den Fanggesellschaften durch Eingaben an die Behörden erbeten. Ihre Bewilligung hing von dem Stand der verfügbaren Mittel und von der Höhe der Dividenden ab, welche die Gesellschaften ihren Aktionären gezahlt hatten. Bei Überschreitung gewisser Dividendensätze wurde die Eingabe abgelehnt. Der leitende Gedanke war, zunächst Heringsfanggesellschaften überhaupt zu schaffen und die Prüfung neuer Unternehmungen nicht zu genau zu nehmen, von einer technischen

*) „Die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung.“ Gutachten, erstattet dem Ausschuß des Deutschen Seefischerei-Vereins von seinem Präsidenten Dr. Herwig. „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1897, Aprilheft, S. 109.

Prüfung und Begutachtung überhaupt abzusehen. Diese letztere war aber, wie sich zeigte, unentbehrlich. Als Maßstab für die Hergabe von Reichsgeldern müssen Gutachten dienen, welche sich auf die Bilanzen und auf eine Besichtigung und Prüfung der Bestände unter Benützung der letzten Inventur gründen. Wäre eine solche Prüfung durch geeignete Sachverständige von Jahr zu Jahr, also vor jeder Bewilligung gemacht, so wäre voraussichtlich mancher Zuschuß an inzwischen eingegangene Gesellschaften nicht gezahlt worden.

Allgemein würde die jährliche Prüfung durch geeignete Sachverständige auch zur Bekämpfung der Negverluste mit allen Mitteln der modernen Technik geführt haben, so daß die dafür hergegebenen Reichsgelder anderweitig verwendbar geworden wären.

Nachdem man 25 Jahre lang an dieser Art der Bewilligung der Reichsmittel von Fall zu Fall festgehalten hatte, wurde sie aufgegeben. Sie war unhaltbar an und für sich, und die Gefahr war zu groß, daß die Gelder auf diesem Wege ungerecht verteilt würden.

Zu b, α : Die Gewährung von Ausrüstungsprämien. Nachdem das Verfahren unter a versagt hat, wird eine Ausrüstungsprämie von 1000 \mathcal{M} für jeden Segellogger und von 1500 \mathcal{M} für jeden Segellogger mit Hilfsmaschine sowie für jeden Heringsdampfer für jede Fangzeit gezahlt, wenn die Gesamtsumme der Prämien zuzüglich der im Durchschnitt der letzten drei Jahre verteilten Dividenden den Betrag von 5 v. H. des Aktienkapitals nicht übersteigt. Für das Jahr 1913 sind, wenn ich richtig unterrichtet bin, 135 599 \mathcal{M} Ausrüstungsprämien gezahlt worden. Das würden 27 v. H. der für das Jahr verfügbar gewesenen Geldmittel von 500 000 \mathcal{M} sein.

Da diese Prämie nicht durch Gesetz, sondern auf dem Verwaltungswege vorgeschrieben wurde, ist sie nicht so sicher, daß sich Unternehmungen darauf gründen lassen. Sie wird gezahlt für jedes Schiff ohne Berücksichtigung seiner Größe; das kann zum Bau möglichst kleiner und billiger Schiffe verleiten. Im übrigen war diese Prämie in der festgelegten Form passender zu einer Zeit, da in Größe und Ausrüstung der Fangschiffe kaum eine Verschiedenheit bestand. Zur Zeit hängt von der Art, Güte und Größe des Schiffes und seiner Ausrüstung so viel ab, daß man sie bei der Bemessung der Prämie nicht unberücksichtigt lassen darf. Anregend und nicht einschläfernd muß die Prämie wirken, wenn sie eine Hebung des Gewerbes bewirken soll.

Zu b, β : Die Gewährung von Bauprämien. Hier ist die Mitwirkung der modernen Technik noch nötiger als bei Ausrüstungsprämien. Will man Bauprämien geben, so ist nicht zu umgehen, daß man dem besten Schiff die höchste Prämie gibt und daß man einen Wettbewerb hervorruft, indem man eine desto höhere Prämie gibt, je erfolgreicher die moderne Technik mit allen ihren Hilfsmitteln angewendet und ausgenutzt ist. *) Die aus früheren Jahrhunderten stammende Art der bedingungslosen Bauprämie paßt in unsere Zeit nicht mehr.

Aus einer modernisierten Bauprämie würde sich also ohne weiteres eine Art Baupreis, d. h. ein Wettbewerb, entwickeln. Diesen kann das Gewerbe nicht nur vertragen, sondern es hat ihn nötig, denn nur im Wettstreit wird es groß.

*) Das beste und billigste Schiff muß die Prämie erhalten.

Zu b, γ : Die Gewährung von Mannschafsprämien. Wenn man eine Prämie für jeden Kopf der Besatzung an die Schiffseigner zahlt, so wird das in unserer sozialpolitisch bewegten und empfindlichen Zeit den Besatzungen gegenüber schwer durchführbar sein; sie werden einen direkten Anteil verlangen, und die Folge wird sein, daß die Steuern steigen, indem das Reich einen Teil derselben zahlt.

Nach den obigen Ausführungen ist ein großer Teil der Besatzungen unserer Heringsfangflotte der Nordsee nur bedingt Vollfischer. Eine so große seemännische und militärische Bedeutung, wie sie Dr. Herwig gerade diesen Besatzungen nachrühmt, kann ich ihnen daher nicht beimessen. Dagegen ist klar, daß man eine Mannschafsprämie den Fischdampferbesatzungen nicht vorenthalten könnte, wenn man sie den Loggerbesatzungen bewilligte.

Diese Prämie wird also kaum ernstlich in Frage kommen.

Zu b, δ . Die Gewährung einer Faßprämie. Der Wunsch der Mehrzahl der Vertreter der Fanggesellschaften ging — und geht voraussichtlich noch — auf Gewährung einer Prämie von 1 bis 3 \mathcal{M} für jedes Faß Salzhering, der von ihren Schiffen auf See gefangen, gesalzen und in Deutschland angelandet wird. Je mehr ein Schiff oder eine Flotte fängt und anlandet, desto höher ist die Prämie. Darin liegt ein gewisser Wettbewerb, also ein gesunder Gedanke.

Mit der Faßprämie würde die Regierung ein solches Interesse für den Inhalt der Fässer bekunden, daß sie den Heringsbrand, ohne den in Schottland die Faßprämie nicht durchzuhalten war, kaum umgehen könnte. Dadurch würde eine Reihe von Verwaltungsschwierigkeiten entstehen, auf die wir in Deutschland zunächst nicht eingerichtet sind. — Will man überhaupt Prämien (ich nehme hier wie überall an, daß es sich um gesetzlich festgelegte handelt) einführen, so verdient die Faßprämie vielleicht am meisten Beachtung.

Zu c). Erhöhung des Schutzzolles von 3 \mathcal{M} für das Faß von 150 kg brutto. Dr. Herwig schlägt in seiner Schrift einen Schutz Zoll von 9 \mathcal{M} für das Faß vor, der für die Übergangszeit durch eine Ausstattungsprämie, die aus den eingehenden Zöllen zu zahlen wäre, ergänzt werden soll.

Ich bin der Ansicht, daß bei Abfassung seiner hier und sonst oft erwähnten Schrift die Geschichte der Seefischerei und die Seefischereitechnik nicht hinreichend berücksichtigt worden sind.

Ich kann dem Verfasser außerdem in vielen seiner Ausführungen nicht zustimmen. Unter anderem bin ich nicht der Ansicht, daß die Heringspreise in Deutschland nur um den Betrag des Zolles nach dessen Einführung ohne weiteres wachsen. Es ist ferner möglich, daß der Zoll durch die Preisschwankungen, welche sich zwischen 20 und 48 \mathcal{M} für das Faß Landpackung bewegen können, verdeckt wird und daß der Wettbewerb der durch soziale Lasten weniger beanspruchten Briten, Norweger und Schweden sich auf unseren Märkten gegen den Zoll behauptet, wenn diese ihre Mühseligkeit und Leistungsfähigkeit den Zollschwierigkeiten gegenüber erheblich steigern. Ein beweisendes Beispiel für diese Möglichkeit ist, daß in Frankreich trotz der Schutz zölle im Jahre 1911 mehr Sardinen aus Spanien eingeführt wurden, als Frankreich ausfuhrte. Die französischen Betriebe waren so veraltet, daß das Ausland auch diese Schutz zölle besiegte.

Ich glaube ferner, daß der Zwischenhandel aus der Einführung des gesteigerten Zolles Nutzen ziehen würde. Er wird nämlich nicht nachrechnen, um wieviel der Preis des Heringes durch die Zollsteigerung erhöht wird, sondern er wird ohne weitere Berechnung eine runde Summe aufschlagen. — Kurz nach dem Erscheinen der Schrift von Dr. Herwig verhandelte der Deutsche Reichstag über die Steigerung des Salzheringszolles. Der Abgeordnete Rickert führte an, daß in seiner westpreussischen Heimat arme Leute zu ihren Kartoffeln Salzheringslake essen, wenn sie den Hering nicht bezahlen können, und daß er deshalb nicht nur gegen die Steigerung, sondern für den Fortfall des bestehenden Zolles von 3 *M* für das Faß sei. Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen; nur mit großer Mühe gelang es dann, den Zoll von 3 *M* für das Faß wieder zu erlangen.

Hier steht also unter Umständen zur Frage:

Soll den armen Leuten ein wichtiges Nahrungsmittel verteuert werden, oder soll ein beträchtlicher Betrieb der deutschen Seefischerei zugrunde gehen?

Ist man fest überzeugt, daß die Erhöhung des Zolles auf 9 *M* für das Faß das einzige und beste Mittel zur Hebung der deutschen Heringsfischerei in der Nordsee ist, so muß dies viel bestimmter und deutlicher nachgewiesen werden, als es von Dr. Herwig geschehen ist.

Strebt man diese Erhöhung an oder hält man andere Mittel für besser, so war es unter allen Umständen nicht richtig, die Frage seit 1897 ruhen zu lassen. Alle zur Erreichung des Zwecks gangbaren Wege mußten studiert und in einer für Reichstag, Behörden und Interessenten bestimmten Schrift klargestellt werden.

In dieser Schrift, deren baldige Herstellung und Verbreitung dringend ist, muß über allen anderen Erwägungen der Gedanke vorherrschen:

Welche Anstrengungen haben wir zu machen, und welche Maßnahmen haben wir zu treffen, um durch Einführung der modernen Technik in das Gewerbe unsere ausländischen Wettbewerber ohne Prämien und Zölle zu besiegen?

Sollten sich alle anderen Wege als ungangbar erweisen, dann wird vielleicht auch die Zollerhöhung zu haben sein; ohne weiteres fällt sie dem Gewerbe sicher nicht in den Schoß.

Der Grundschleppnetzfang mit Fischdampfern.

Aus Tafel VII unter 7 des Abschnitts I ergibt sich:

Jahr	Wert der von deutschen Schiffen usw.	Wert der in Deutschland eingeführten
	gefangenen und in Deutschland angelandeten Fänge an Seetieren ohne Salzhering	und verzehrten, aber nicht von deutschen Schiffen gefangenen und angelandeten Seetiere ohne Salzhering
	<i>M</i>	<i>M</i>
1910	25 308 143	88 136 000
1911	26 863 004	91 742 000
1912	32 974 208	105 962 000.

Es hat also zugenommen:

- a) der Wert der deutschen Fänge in zwei Jahren um 7 666 065 *M.*,
- b) der Wert der Einfuhr in derselben Zeit um 17 826 000 *M.*

Die Zunahme des Wertes der Einfuhr übersteigt diejenige des Wertes der deutschen Anlandungen um 231 v. H.

Von dem erwähnten Wert der deutschen Anlandungen entfallen auf die Nordsee:

1910	17 447 153 <i>M.</i> ,
1911	18 613 039 =
1912	22 392 039 =

Der Wert der Anlandungen in der Nordsee ist also in zwei Jahren um 4 944 886 *M.* vermehrt.

Diese Vermehrung wird in der Hauptsache auf die Fänge der deutschen Fischdampfer entfallen, welche sie in den Auktionen zu Hamburg, Altona, Cuxhaven, Geestemünde und Bremerhaven für die Versteigerung anzulanden pflegen.

Nach den Angaben in Abschnitt III besteht nach einem Rückgang der Zahl der deutschen Fischdampfer von 1909 bis 1911 eine schnelle Zunahme, die mit der Zahl 260 im Jahre 1913 noch nicht ihren Höhepunkt erreicht hat. Derartige Schwankungen finden sich auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens. Wie der jetzige Aufschwung weiter verläuft, wird abzuwarten sein.

Von 1910 bis 1912 ist die Zahl der Dampfer um 13 mit etwa 143 Mann Gesamtbesatzung gestiegen. Von 1907 bis 1912 ist sie aber um 11 Schiffe mit etwa 121 Mann Besatzung zurückgegangen.

Hierdurch allein ist nicht erklärt, weshalb der Seefischerersatz der Kaiserlichen Marine von 1907 bis 1912 zurückging.

Einen wesentlichen Einfluß auf die erwähnte Vermehrung des Wertes der deutschen Anlandungen in den deutschen Nordseehäfen werden die Bestrebungen und Arbeiten zur Verbreitung der Seefischnahrung bewirkt haben, welche unter Leitung und Mitwirkung des Deutschen Seefischerei-Vereins seit dem Jahre 1907 geleistet wurden.*) Die erfreulichen Ergebnisse auf diesem Gebiet führen aber doch zu folgenden Fragen:

- a) Kommt die größere Verbreitung der Fischnahrung nicht in weit stärkerem Maße den Besitzern der Fischdampferflotte als dem Kleinbetrieb zugute?
- b) Arbeitet man bei dieser Verbreitung nicht häufig mehr für ausländische Fischer und Händler als für unsere Fangindustrie, mit Rücksicht auf die in Tafel VII unter 7 des Abschnitts I angegebene große Einfuhr?
- c) Kann durch diese Arbeit der erwähnte Rückgang des Marineersatzes ausgeglichen werden?

Der bekannte Volkswirtschaftler Richard Calwer machte im Jahre 1911 auf einige Übelstände der Verbreitung der Seefischnahrung aufmerksam.**) Seine Aus-

*) „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“: Jahrgang 1909 Heft 1, 1910 Heft 8, 1911 Heft 10, 1912 Heft 10/11.

**) „Eine verfehlte Notstandsaktion“ in der Zeitschrift: „Die Konjunktur“, Wochenschrift für Kapital und Arbeit. III. Jahrgang, Heft 5, S. 52.

führungen gipfeln darin, daß die hier in Rede stehenden Bestrebungen, wie sie im Jahre 1911 für Berlin bestanden, nur einigen Großfreedereien Nutzen brachten. Die von Calver vorgebrachten Gesichtspunkte sind aber auch allgemein sehr beachtenswert.

Die Wirkung, welche die Arbeiten zur Verbreitung der Seefischnahrung auf den Kleinbetrieb ausgeübt haben, läßt sich im übrigen durch folgende kurze Tatsachen beleuchten:

Sommer 1911: In Kiel wird geschlachteter und geeister Nordseefisch durch öffentlichen Ausruf auf der Straße zum Verkauf angeboten, während eine ganze Zahl schleswig-holsteinischer Seefischer mit voller Ladung lebender Ostseefische im Hafen liegt, ohne die Fänge absetzen zu können. — Auch wenn dieser Nordseefisch nicht von ausländischen Fischern gefangen und als Handelsware eingeführt ist, so kann er Wochen alt, er kann unter Eisland, in der Nordsee, aber auch im Kattegat gefangen sein. Trifft das letztere zu, so macht der Fischdampfer einen Weg*) nach den Fanggründen:

durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal**) von . . . 270 sm = 486 km,
um Skagen 490 sm = 882 km

und zurück.

Darauf werden die Fische angelandet und machen mit der Eisenbahn den Weg von 112 km nach Kiel.

Wäre es nicht richtiger, in eine Arbeit und in Bestrebungen dafür einzutreten, daß es den Kieler Fischern, die nur 180 sm = 333 km von dem angegebenen Fanggrund entfernt sind, möglich wird, mit ihren Fahrzeugen im Kattegat zu fangen und die Fische dann in Kiel frischer, besser und billiger an den Markt zu bringen, als es auf dem Wege über Hamburg geschehen kann?

Frühjahr und Sommer 1912: In den Hotels zu Memel, Danzig, Binz, Sagnitz, Lübeck usw. steht „frischer“, d. h. vor verhältnismäßig langer Zeit gefangener, geschlachteter und geeister Nordsee-, Eisland- oder Barentseefisch auf der Speisekarte, während lebendfrischer Ostseefisch am Ort angeboten wird. Der Nordseefisch kann auch hier von ausländischen Seefischern auf den erwähnten oder noch anderen Gründen gefangen, im Auslande angelandet und dann als Handelsware nach Deutschland eingeführt sein.

Es ergibt sich also, daß man in den großen Ostsee-Hafenstädten für die Verbreitung der Nordseefischnahrung arbeitet.

Dagegen ist einzuwenden:

- a) Unsere Ostseefischer können ihre Heimatsorte nebst Umgegend in der Regel mit lebend frischen Seefischen aus ihren Fängen versorgen.
- b) Soweit sie dies jetzt und in der Folge nicht können und soweit in ihren Heimatsorten und Umgegend frische Nordseefische verlangt werden, sollte man ihnen dazu helfen, daß sie ihre Fangreisen bis in die Nordsee ausdehnen, damit sie die Versorgung ihrer Heimatsgegend auch mit Nordseefisch unmittelbar besorgen.

*) Als Aus- und Einlaufhafen ist Hamburg oder Altona angenommen.

**) Kanalgebühr und Eisenbahnfracht zahlt der Kieler Käufer also neben den anderen Kosten; er erhält alten Nordseefisch, während er frischen Ostseefisch billig kaufen konnte.

c) Hält man an dem Grundsatz unter b fest, so entwickelt sich die Ostseefischerei ins Große, und die Versorgung des ganzen ostdeutschen Hinterlandes mit frischem Seefisch fällt den Ostseehäfen zu. Dadurch nehmen das Seefischereigewerbe und mit ihm der seemännische Geist an der Ostsee einen mächtigen Aufschwung. Den deutschen Nordseefischmärkten an der Unterelbe und Unterweser wird allerdings das Monopol auf die Binnenseefischmärkte geschmälert.

Wenn man sich von solchen Gesichtspunkten leiten läßt, wird man nicht nur dem Rückgang des Seefischerertrages der Marine vorbeugen, sondern den Weg zu seiner stetigen Vermehrung anbahnen. Weite Voraussicht, sorgfältige Beobachtung der heraufkommenden Forderungen, enge Verbindung mit den schaffenden Stellen an den Küsten und emsige Arbeit sind auch auf diesem Gebiet nötig.

Schließlich läßt sich die Frage nicht vermeiden, ob sich gegenüber der Unterstützung der Heringsfischerei in der Nordsee mit Reichsgeldern eine Unterstützung der Fischdampferbetriebe dauernd umgehen läßt. Schon der in Abschnitt III erwähnte Übergangsbetrieb weist auf Erwägungen nach dieser Richtung hin, während bereits nach den in demselben Abschnitt gemachten Angaben Schiffe vorhanden sind, welche zu einer Jahreszeit Grundschleppnetzfünger, zu einer anderen Treibnetzfünger, also Heringsfangschiffe sind.

Die Frage der Einführung eines Zolles auf frische Fische wird der großen Einfuhr gegenüber endlich auf der Tagesordnung bleiben, und zwar desto mehr, je mehr auf die Erhöhung des Zolles auf Salzhering hingearbeitet wird.

Das nächste und beste Mittel, die Einfuhr aus dem Auslande entbehrlich zu machen, war seit langem und ist noch die Anspannung aller Mittel und Kräfte der modernen Technik für unsere Betriebe.

Der Kleinbetrieb.

Nach Tafel VII unter 7 des Abschnitts I wurden in der Ostsee an Fängen, welche von deutschen Fahrzeugen usw. gemacht waren, angelandet

1910 für 7 860 990 *M*

1911 = 8 249 965 =

1912 = 10 582 149 =

Der Wert der Anlandungen ist also in zwei Jahren um 2 721 159 *M* gestiegen.

Wenn andererseits der Seefischerertrag der Marine zurückgegangen ist, so wird eine Klärung dringend nötig.

Unsere Seefischereifangstatistik ist noch neu, sie wurde erst mit der Seefischereizollordnung im Jahre 1906 wirksam. Es besteht also die Möglichkeit, daß in den ersten Jahren nicht alle Fänge so genau erfasst sind, wie dies durch die größere Übung des Personals später möglich war, daß also tatsächlich die Zunahme der Fänge nicht so groß ist, wie die bisherige Statistik angibt. Wie dem auch sei; es besteht die Notwendigkeit, die Gründe des Rückganges des Marineertrages genau festzustellen und erst demnächst zu ermitteln, welchen Einfluß die Steigerung der Menge und des Wertes der Anlandungen auf die wirtschaftliche Lage der Seefischer gehabt hat.

In den Abschnitten I und III ist auf die große Unzuverlässigkeit aller Angaben über die Zahl:

a) nicht registrierter Fahrzeuge usw.,

b) der Seefischer

hingewiesen. Eine umgehende genaue Zählung der im Haupt- und Nebenberuf beschäftigten Fischer ist jetzt — und ihre Wiederholung von Jahr zu Jahr — ebenso dringend nötig wie einfach. Sie ist der erste Schritt auf dem Wege zur Feststellung der Gründe des Rückganges des Marineerfasses. Die Wichtigkeit dieser Arbeit, ihre Unaufschiebbarkeit ist so dringend, daß weitere Beweise nicht nötig sind.

Manche Anzeichen sprechen dafür, daß der Rückgang in der Zahl der Fischer hauptsächlich in dem Kleinbetrieb stattfindet. Es wird daher angebracht sein, auch hier den Gründen dafür näherzutreten und gleichzeitig Wege zur erfolgreichen dauernden Hebung der Mehrzahl der Kleinbetriebe zu finden.

In Frage kommen zunächst:

1. Die Festsetzung und Bekanntgabe der Bedingungen, unter denen Reichsdarlehne gegeben werden,
2. der Bau von Seefischereihäfen,
3. die Gründung von Seefischeransiedlungen,
4. Belehrung der Fischer über die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausdehnung ihrer Fangreisen und über die Einführung neuer Betriebe,
5. Mittel zur Erhaltung und zur Verwertung der Massenfänge von Hering und Sprott in der Ostsee.

Zu 1. Die Festsetzung und Bekanntgabe der Bedingungen, unter denen Reichsdarlehne hergegeben werden. — Wie früher erwähnt, ist die Mehrzahl der nordeuropäischen Staaten zur Hebung des Kleinbetriebes durch Gewährung von Staatsdarlehen übergegangen. Die nach der Richtung hin entstandene Bewegung scheint noch im Wachsen begriffen zu sein.

Während andere Staaten ohne Ausnahme eine Verzinsung der Darlehne verlangen, gewährt Deutschland Zinsfreiheit.

Aus Reichsmitteln werden an Kleinfischer*) zinsfreie Darlehne, hauptsächlich zur Beschaffung von Fahrzeugen und Booten mit Motor oder von Motoren für Fahrzeuge und Boote, bewilligt, und zwar bisher in der Regel bis zu drei Viertel der entstehenden Gesamtkosten.

Eine einfache und klare Bestimmung darüber, bis zu welchem Betrage und unter welchen Bedingungen Darlehne erlangt werden können, ist dringend geboten. Diese Bestimmung muß vor allem den Seefischereibeamten und -Behörden, den Seefischern, den Bootsbauern und den Motorfabriken bekannt sein. Welche Schwierigkeiten, Unzuträglichkeiten und Verluste für unsere Kleinfischer durch das Fehlen einer solchen Reichsdarlehnsordnung entstanden sind und noch täglich entstehen, wissen nur Eingeweihte.

Sobald man diese Arbeit angreift, wird man von selbst zu der Überzeugung kommen, daß neben den Bedingungen der Darlehnsverleihung an und für sich viele

*) Ich halte die auf S. 401 angegebene Bewilligung von Darlehen an Heringsfischereigesellschaften der Nordsee für eine Ausnahme.

Einzelheiten zu regeln sind. Von diesen will ich nur eine anführen. In vielen Fällen wurde bisher und wird voraussichtlich in der Folge die Darlehnsbewilligung an die Bedingung geknüpft, daß das Fahrzeug, für welches die Bewilligung erfolgen soll, nach dem Flaggenrechtsgesetz registriert wird, damit das Darlehn als Hypothek in das Schiffsregister eingetragen werden kann. Der Registrierung muß die Vermessung des Schiffes vorangehen. Diese und die Registrierung machen dem einfachen Seefischer so erhebliche Schwierigkeiten und — wegen gebotener Heranziehung eines Rechtsbeistandes — so hohe Kosten, daß eine Vereinfachung des Verfahrens angezeigt zu sein scheint. Vermessung und Registrierung für die Kleinbetriebe sollte man wesentlich vereinfachen und in die Hand der Ortsbehörden legen.*) Damit könnte man die jährlich nötige Zählung der Fahrzeuge, Boote und der Seefischer verbinden. Aus den Angaben zu Tafel III, Abschnitt I geht hervor, daß ein solches Verfahren in Dänemark seit dem Jahre 1908 mit Erfolg in Anwendung ist. Auch für Großbritannien und Irland ist die Registrierung der Seefischereifahrzeuge besonders geregelt.**)

Die verhältnismäßig geringe Küstenentwicklung Deutschlands, die Wichtigkeit der Seefischerei für unsere Seegeltung und die Organisation unserer Seemacht weisen überzeugend dem festgestellten Rückgang des Marineerjages gegenüber auf die Frage hin, ob man dem Seefischer, wenn er von dem Dienst unter der Kriegsflagge in seine Heimat zurückkehrt und eine Familie gründet, nicht auch ein Darlehn auf ein Haus geben soll.

Anderer europäische Seestaaten, welche Darlehne an Seefischer geben, veröffentlichen jährlich den Stand der Darlehnsrückzahlungen. Eine derartige Veröffentlichung ist belehrend für alle bei der Darlehnsvergabe beteiligten Beamten und Behörden; sie würde das Interesse der Fischer daran steigern und eine Kritik herausfordern, welche dem Gewerbe auf die Dauer nur nützen könnte. Andererseits kann bei der Zentralstelle für die Darlehnsbewilligungen ein Interesse an der Geheimhaltung der Darlehnsrückzahlungen kaum bestehen.

Zu 2: Der Bau von Seefischereihäfen. Mit Einführung des Motors ist die Größe der Fahrzeuge und Boote des Kleinbetriebes erheblich gewachsen, die Fischerei vom offenen Strand aus ist schwieriger geworden. Dadurch wird der Bau von Seefischereihäfen an den deutschen Küsten noch dringender, als er zuvor war.***)

In Schweden arbeitet seit 1903 eine Kommission von Fachleuten an der Frage des Baues von Fischereihäfen. Für die Vorarbeiten wurden 22 400 M bewilligt. Man besuchte 177 Hafenstellen. Der Bau von 79 Häfen wurde vorgeschlagen. Der auf 12 Jahre Dauer bemessene Bau von 24 Häfen ist beschlossen und in Ausführung.

*) Für die Vermessung gilt die vom Reichskanzler am 1. März 1895 erlassene Schiffsvermessungsordnung. Reichsgesetzblatt für 1895, Seite 153 und 160.

***) Das gilt ausdrücklich für den Kleinbetrieb. Für den Großbetrieb ist an der Unterelbe, Unterweser und Unterems an Seefischereihäfen kein Mangel.

****) Merchant Shipping Act 1894; Sea Fisheries Act 1868 and 1883.

Dänemark hat seit 1864 ununterbrochen für den Bau von Seefischereihäfen gesorgt und sorgt dauernd weiter, denn am 29. Januar 1914 hat der dänische Fischereiverein eine Eingabe an Regierung und Reichstag gerichtet, in welcher der Neubau von drei Fischereihäfen und der Ausbau eines weiteren Hafens an der Westküste von Jütland gefordert werden, weil von dem Gesamtwert der jährlichen Ausbente aus der Nordsee, = 245 Mill. *M.*, nur $1\frac{1}{2}$ v. H. auf Dänemark entfällt.

Einige bestimmte Angaben werden die Lage an unseren Küsten klarer machen:

a) Von der Seeküste der Kurischen Nehrung aus kann sich eine Seefischerei ohne Hafen nicht entwickeln, obgleich die Fischer hinaus wollen.

b) Bei Neukuhnen an der Samlandküste ist seit länger als einem Jahrzehnt ein Seefischereihafen im Bau. Am Ort sind Seefischer nicht heimisch. Die Fischer in dem 12 sm = 21,6 km von Neukuhnen liegenden Dorfe Granz bitten dringend um einen Hafen.

c) Im Jahre 1908 bitten die Fischer zu Brösen, Glettkau und Zoppot an der Danziger Bucht um einen Seefischereihafen. Ihre Rutter stehen im Sommer in den Dünen und versapfen, nachdem sie mit großer Mühe aufgeschleppt sind, oder sie liegen im Festungsgraben von Weichselmünde unter Aufsicht eines Wallmeisters, jedoch nicht abgabefrei. Der Weg dorthin ist eine Meile weit. Die Gemeinde Zoppot entschloß sich zu dem Bau eines Seefischereihafens bei Karlickau mit Gründung einer Seefischereiansiedlung, um die Fischer von den Badegästen zu trennen. Hier war auch ein Unterkommen für die Brösener und Glettkauer Fischer möglich. Der Bau kommt nicht zustande, weil die Gemeinde allein nicht die nötigen Mittel aufbringen kann.

d) In Saknitz ist aus dem Seefischereihafen ein Fährhafen geworden. Die Fischerfahrzeuge haben zwar noch Platz, es fehlen aber Netztrockenplätze.

e) Der zu Lohme auf Rügen in neuerer Zeit gebaute Seefischereihafen ist verfrautet und unbrauchbar.

f) Um den Bau eines Seefischereihafens bei Prerow auf dem Darß wird seit Jahrzehnten gebeten. Die Seefischer sind inzwischen bis auf einen kleinen Rest verzogen.

g) Zu Schönbergerstrand und zu Stein im östlichen Holstein bitten die Fischer wieder und wieder um Anlegung eines Hafens zum Schutze ihrer Fahrzeuge und Betriebe.

h) Der Hafen von Laboe an der Kieler Förde muß im Interesse der Seefischerei vergrößert werden. Die Netztrocken- und Arbeitsplätze der Fischer haben hinter den Interessen der Badegäste zurückstehen müssen; die Netze müssen binnenlands getrocknet werden. Seit Jahren wird um Abhilfe gebeten.

i) In Eckernförde wird der Handelshafen als Seefischereihafen benutzt. Die Fahrzeuge und Boote liegen zu eng und bei auslandigen Stürmen nicht sicher genug. Die Netztrocken- und Arbeitsplätze liegen weit binnenlands. Die Bitten um den Bau eines Fischereihafens sind seit vielen Jahren wiederholt.

k) Der früher bei Mummark auf Alsen vordem beabsichtigte Bau eines Fischereihafens scheint aufgegeben zu sein.

l) Die Absicht, zwischen den nordfriesischen Inseln der Nordsee und der Festlandsküste einen Fischereihafen zu bauen, bestand vor Jahrzehnten, ist aber nicht bis zum Projekt gediehen.

m) Einem Antrage auf Ausbau des Tönninger Hafens zum Fischereihafen im Jahre 1907 ist nicht Folge gegeben.

n) In Büssum ist das Außentief des Entwässerungsfiels zu einer Art Hafen ausgebildet. Die Anlage ist zu klein für die anwachsende Krabbenfangflotte; die Fahrzeuge und Boote sind im Hafen durch Eisdruck im Winter und durch auflandige Stürme direkt gefährdet. Die Bitten um die Ausgestaltung der Anlage zu einem ordentlichen Hafen sind seit Jahren wieder und wieder vorgebracht.

Die angeführten Beispiele sollen nur zeigen, daß tatsächlich eine Menge von Wünschen und Gesuchen vorliegt. Weshalb ihnen nicht entsprochen worden ist, kann im einzelnen hier nicht untersucht, kann auch ohne weiteres wohl nicht restlos überblickt und beurteilt werden.

Der Bau eines Seefischereihafens muß bekanntlich durch eine Denkschrift eingeleitet werden, welche vom seemännischen und seefischerei-technischen Standpunkte aus das Bedürfnis nachweist. Diese Schrift muß den Hafenbaubehörden und den Ministerien als Grundlage dienen. Andernfalls scheidet die Ausführung schon im Entstehen. Allgemein ist bereits bei der Abfassung solcher Denkschriften zu berücksichtigen, daß die Fischer für ihren Betrieb ausreichende Trocken- und Arbeitsplätze dicht am Hafen und eine mit modernen Aufschleppvorrichtungen für ihre immer schwerer werdenden Fahrzeuge versehene Helling am Hafen dringend gebrauchen.

Die Gründung von Seefischeransiedelungen.

Am Schlusse seines Werkes über „Aktive maritime Berufstätigkeiten der Mecklenburgischen Küstenbevölkerung“*) regt Dr. Hellmut Sköllin die Ansiedlung von Fischern in geeigneten ländlichen Küstengebieten an. Daß eine derartige Ansiedlung an vielen Stellen der deutschen Küsten schon jetzt erwünscht ist, nehme ich zwar an, glaube aber, daß zunächst die viel verbreitete Ansicht bekämpft werden sollte, nach welcher unsere Seefischerei unter dem heutigen Seebadeverkehr leide und leiden müsse. An vielen Orten, z. B. in Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Kolberg, Osternothhafen bei Swinemünde und Büssum, blüht das Gewerbe nicht trotz, sondern wegen des Seebadeverkehrs, weil dieser lohnendere Verwertung der Fänge ergibt. Wo die Seefischerei unter dem Fremdenverkehr leidet, da fehlt es fast ohne Ausnahme an Hafenanlagen und an der nötigen Vorsorge. Den Gemeindevorstehern liegt vielfach das Wohl der Badegäste mehr am Herzen als das der Fischer. Das Mittel, welches man in Zoppot anwenden will, indem man die zu nahe Berührung der Fischer mit dem Badeleben durch ihre Ansiedlung neben dem Ort abschneidet, kann sich auch anderweitig als wirksam erweisen; ein ähnliches Verhältnis besteht z. B. zu Cranz an der Ostsee, dort fehlt nach der Angabe unter b) ebenfalls der Hafen. Erfolgreich ist auch die 1896 mit Aufwendung von 60 000 *M* aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu Nickelswalde in Westpreußen an der neuen Weichselmündung ge-

*) Das Werk ist in Jena von Gustav Fischer im Jahre 1905 verlegt, mit einem Geleitwort von Richard Ehrenberg, Professor der Universität Kofod.

gründete Seefischeransiedlung. Dort wurde ein Zehntel des Hauswertes als Bauprämie gewährt, der Rest der Hausbausumme mit 3 v. H. verzinst. Leider ist die neue Weichselmündung selbst für Boote schwer passierbar, die Lage der Ansiedlung dem Hafen gegenüber also verfehlt.

Die Gründung von Seefischeransiedlungen ist ein weites Gebiet für fruchtbare Betätigung und für Bekämpfung von Vorurteilen.

Belehrung der Fischer über die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausdehnung ihrer Fangreisen und zur Einführung neuer Betriebe.

Was die Seefischerschulen*) den Fischern bieten, genügt in mancher Hinsicht nicht mehr. Es gilt, sie schon jetzt auf kommende Forderungen hinzuweisen.

Auch wenn man in absehbarer Zeit Schon- und Schutzmaßnahmen für gewisse Fischarten in der Ost- und Nordsee durch internationale Vereinbarung eingeführt hat, müssen unsere Fischer durchhalten. Selbst die Kleinbetriebe müssen noch weiter als bisher über See hinaus. Vielfache Möglichkeiten bieten sich unseren Ostseefischern schon im Kattegat, wo die Schweden in neuester Zeit den Heringsfang mit dem Beutelnetz auf hoher See mit Erfolg betreiben. Auf Neuerungen und Erfolge dieser Art hinzuweisen, gehört zu den Aufgaben der Schulen. Alle größeren Unternehmungen in dieser Richtung weisen von selbst auf den genossenschaftlichen Zusammenschluß hin, der sich auch anderweitig mit Nutzen verwenden lassen wird. Man muß die Seefischer aber erst dazu erziehen und mit Vorsicht zu Werke gehen.

An Wünschen zur Erweiterung der Kenntnisse, zur Erlernung und Anwendung fremder Betriebe und Fangarten fehlt es unter unseren Seefischern nicht. Hier entgegenzukommen, anregend und fördernd zu wirken, ist ebenfalls Aufgabe der Schulen. Treten durch diese Anregung Gesuche um Beihilfen zu Belehrungs- und Ausbildungszwecken heran, so werden die Stellen, welche über die Reichs- und Staatsmittel zur Hebung des Gewerbes verfügen, kaum ein dankbareres Feld für Verwendung der öffentlichen Gelder finden. Vielgestaltig wie das Gewerbe selbst sind die Aufgaben, welche hier der Lösung harren.

Mittel zur Erhaltung der Massenfänge von Hering und Sprott in der Ostsee.

Plötzlich und in großen Schwärmen treten oft Hering und Sprott in der Ostsee auf. Ort und Zeit dieses Erscheinens der Fische sind nicht regelmäßig. Die von den Fischern gefangenen Mengen sind häufig so groß, daß der Absatz zu Nahrungszwecken versagt und daß man die Fänge als Dünger verwenden muß. Hier ist ein wichtiger und dankbarer Zweig der Arbeit zur Verbreitung der Seefischnahrung. Erfolge lassen sich aber nur durch sorgfältige Vorbereitung des Absatzes oder durch Erhaltung der Fänge auf künstlichem Wege bis zum Eintritt neuer Nachfrage zu Nahrungszwecken erreichen. Diese Forderung ist weder leicht noch einfach erfüllbar; sie muß im Interesse des Gewerbes aber gestellt werden.

*) Festschrift „25 Jahre im Dienste der Seefischerei usw.“ von Prof. Dr. G. Henking, Generalsekretär, S. 93: Die Seefischerschulen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Berlin, Verlag von Otto Selle, 1910, und „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1911, Heft 2, Jahrgang 1912, Heft 8, Jahrgang 1913, Heft 9.

Welche Schwierigkeiten sich heute noch der weiteren Verbreitung der Seefischnahrung als Volksnahrung entgegenstellen, zeigt folgendes Beispiel.

In einem Berliner Speisehaus für Kleine Leute kosteten im Herbst 1913 nach der Speisekarte:

Löffelersbisen mit Speck und Kartoffeln gekocht, eine Terrine, haltend 2½ tiefe Teller	30 Pfg.
Ganzer Schellfisch, gebacken, mit 2 Kartoffelstücken, Fisch 21 cm lang, 5 cm breit, mager und trocken	50 =
Kabeljau mit Butter, 2 Viertelstücke einer Kartoffel dazu, Größe der Fischportion der Kartoffelportion entsprechend	50 =

Arbeiter und Arbeiterinnen, junge Männer und Mädchen, die hart arbeiten und sich billig sättigen wollen, bestellen Löffelersbisen, nicht Fisch.

Für die Verbreitung der Fischnahrung gibt es also noch anderen Boden als die Fischkochkurse. Große und billige Fischportionen lassen sich vielleicht herstellen, wenn man die Massenfänge von Hering und Sprott schneller verwertet. Auch aus Stockfisch und Klippfisch lassen sich sehr billige und doch reichliche Gerichte herstellen. Die Großbetriebe, welche die Stock- und Klippfischbereitung begonnen haben, streben allerdings nach großem Absatz und hohen Preisen.

Die Seefischerei-Aufsichtsbeamten und -Behörden und der Deutsche Seefischerei-Verein.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts war die staatliche Aufsicht und Mitwirkung folgendermaßen geordnet:

In den Niederlanden erhielt 1912 das Fischereikollegium*), welches 21 von der Königin ernannte Mitglieder zählt, gesteigerte Bedeutung. Die Mitglieder werden auf 5 Jahre ernannt, arbeiten im Ehrenamt und beraten über alle für das Gewerbe wichtigen Fragen. Das Kollegium kann den wissenschaftlichen Berater der Regierung und die Aufsichtsbeamten zur Mitarbeit heranziehen. Während dieser Berater schon seit langer Zeit vorhanden war, wurden Beamte: Hauptinspektor, Inspektoren, Adjunktinspektoren, Unterinspektoren und Aufseher 1912 eingesetzt. In der Errichtung dieser Beamtenstellen und in ihrer Besetzung mit tüchtigen und gut gestellten Beamten liegt der Schwerpunkt der Neuerung. Der „Jahresbericht der Fischereinspektion 1911, betreffend den Dienst der Inspektion, die Ergebnisse der Aufsicht und den Stand der verschiedenen Zweige der Seefischerei“**) ist im September 1913 abgeschlossen und jetzt im Handel erschienen. Er ist der erste Bericht des neuen Hauptinspektors. Bis zu seiner Einsetzung erstattete das Kollegium den Bericht. Der gleiche Bericht über die Küstenseefischerei steht noch aus. Der Bericht über die Seefischerei bringt in einem Band Text von 215 und in einem Band Beilagen von 231 Quartseiten ein erschöpfendes, tabellos geordnetes Material. Er stellt den Segen der Schaffung der Beamtenstellen in ein so klares

*) Das Kollegium ist nach den Angaben in Abschnitt I und III eine alte Körperschaft, die aber durch die getroffenen Maßnahmen neu besetzt wird.

**) Der Bericht wird von dem Minister für Landwirtschaft, Handel und Gewerbe veröffentlicht unter dem Titel: „Jaarverslag der Visscheriinspectie 1911, betreffende den Dienst der Inspectie, de Werking van het toezicht en den Staat der verschillende takken van visscherij.“

Nicht, daß man eine Nachahmung nur warm empfehlen kann. Der Bericht behandelt zunächst die Seefischereiflotte, dann die Fänge und Anlandungen, aber auch die Häfen und ihren Betrieb, alsdann die Bemannung, endlich die Versorgung der Fischer sowie ihre Unterweisung. Bemerkenswert sei, daß in dem von den Häfen handelnden Abschnitt auch die Hilsgewerbe: Salzzufuhr- und Handel, Räuchereien, Schiffszimmereien, Segelmachereien, Thunereien (Tränkung der Netze mit Gerbstoffen), Trankochereien und Reepschlägereien berücksichtigt sind, und daß die Art der Behandlung des Ganzen sowie aller Einzelheiten musterhaft genannt werden können.

In Großbritannien und Irland hat das Handelsamt (Board of Trade) eine Abteilung für Fischerei- und Hafenangelegenheiten. Hier wird es sich in der Hauptsache um Vertretung der seemännischen Interessen des Gewerbes handeln.

In England und Wales sorgt die Fischereiabteilung des Landwirtschafts- und Fischereiamts für die Fischerei. Diese Abteilung besteht aus zwei Sektionen, nämlich aus einer wissenschaftlichen und einer Verwaltungssektion. Dem Chef der Abteilung, Sekretär genannt, stehen ein Sekretärassistent und ein großer Stab von Beamten zur Seite.

Durch die Seefischerei-Akte von 1888 (Sea Fisheries Regulation Act) ist die Küste in zwölf Bezirke geteilt. Jeder hat einen Fischerei-Ausschuß und Aufsichts- sowie Bureaubeamte. Lokalverordnungen (Bye-Laws) haben die Ausschüsse dem Fischereiminister (Fischereiamt) zur Genehmigung vorzulegen. Die Beamten sammeln die statistischen und anderen Angaben, welche jährlich dem Parlament mit einem Bericht vorgelegt werden, der im Buchhandel zu haben ist.

In Schottland untersteht die Fischerei dem Fischereiamt für Schottland (Fishery Board of Scotland), welches zwar dem Sekretär für Schottland untergeordnet ist, aber große, selbständige Befugnisse hat. Die sieben Mitglieder des Amtes werden vom Könige ernannt.

Die Küste ist in 27 Bezirke geteilt, in welchen die angestellten Beamten: ein Generalinspektor, ein Hilfsinspektor und eine große Zahl anderer Beamten nach Anweisung des Fischereiamts tätig sind. Das Fischereiamt kann Lokalverordnungen (Bye-Laws), auch solche über die Seefischereigrenze, erlassen. Die Beamten sammeln die statistischen und anderen Angaben, welche jährlich dem Parlament mit einem Bericht vorgelegt werden und im Buchhandel zu haben sind.

In Irland liegt die Sorge für die Fischerei dem Departement für Landwirtschaft und technischen Unterricht sowie auch dem vereinigten Bezirksamt (Congested Districts Board) ob. Das Departement wirkt in den nicht vereinigten, das Amt in den vereinigten Bezirken. Ein Chefinspektor, ein wissenschaftlicher Berater und ein Inspektor sind unter den erwähnten Behörden tätig. Sie berichten jährlich an das Departement; auch dieser Bericht wird dem Parlament vorgelegt und im Buchhandel verkauft.

Die Küstenwache (Coast Guard) wirkt bei Aufsichtigung der Seefischerei und bei dem Einsammeln der Statistik sowie anderen Materials für den Bericht mit. Die vielfache, oft auch praktische Mitarbeit des Parlaments in Seefischereisachen gereicht dem Gewerbe zu erheblichem Nutzen. Alle von Parlamentskomitees erstatteten Berichte werden veröffentlicht und im Buchhandel verkauft.

In Norwegen wurde 1901 ein aus drei Mitgliedern (Beamten) bestehendes Fischereiamt und ein Fischereirat von 17 Mitgliedern eingesetzt, die der König auf Zeit ernannt. Das Amt steht unter dem Departement des Innern, ihm sind die Beamten (Inspektoren, Agenten im Auslande usw.) unterstellt.

In Dänemark steht ein Fischereinspektor an der Spitze der dem Landwirtschaftsminister unterstellten Fischereibeamten und -behörden. Die Kriegsmarine wirkt bei der Handhabung der Seefischereiaufsicht durch Unterweisung und Förderung der Fischer werktätig mit.

Ähnlich wie in den Niederlanden legt man der jährlichen Feststellung des Bestandes der Seefischereiflotte und ihrer Bemannung seit dem Jahre 1912 gesteigerten Wert bei. Der Fischereibericht für das Jahr 1912, gesammelt und herausgegeben auf Veranlassung des Landwirtschaftsministers von dem Fischereinspektor umfaßt 172 Seiten Großoktav mit 68 Seiten Beilagen*). Auch hier kommt der Segen der Wirksamkeit des neu eingesetzten Inspektors in die Erscheinung.

In Schweden steht ebenfalls ein dem Landwirtschaftsminister unterstellter Inspekteur an der Spitze der Fischereibeamten und -behörden. Der unter dem Protektorat des Königs stehende Fischereibund hat über 500 zahlende Mitglieder und wird vom Staat unterstützt.

In Frankreich, wo die Fischereibeamten und -behörden unter dem Marineministerium stehen, wirken neben einem Generalinspekteur 12 Inspektore und eine große Anzahl von Fischmeistern und anderen Beamten für das Gewerbe.

In allen diesen Staaten, besonders in Großbritannien, Dänemark und Norwegen, arbeiten Fischereivereine mit großer Mitgliederzahl für die Hebung der Seefischerei.

In Deutschland werden die Geldmittel zur Förderung des Seefischereigewerbes im Etat des Reichsamts des Innern ausgebracht. Die Kaiserliche Marine stellt die Seefischerei-Aufsichtsschiffe und unterstützt das Gewerbe in seemännischen, nautischen und technischen Angelegenheiten nach Möglichkeit.

In Preußen liegt die Sorge für die Seefischerei dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten ob. Der Dezernent für Moorkultur und Ansiedlungswesen bearbeitet die das ganze Fischereigewerbe angehenden Angelegenheiten mit. Daß die Seefischerei auf diese Weise nur eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielen kann, ist klar.

In den preussischen Küstenprovinzen entspricht die Vertretung des Gewerbes der im Landwirtschaftsministerium. Die seit 1913 von sieben auf acht vermehrten Oberfischmeister gehören der fünften Rangklasse an mit Gehältern von 3000 bis 4500 M.; sie sind oft mehr Polizei- als technische Beamte; auch die Stellung, welche sie nach Rang und Gehalt haben, reicht für eine erfolgreiche Arbeit zur Hebung des Gewerbes bei weitem nicht aus.

Ähnlich ist es um die Vertretung der Seefischereiinteressen in Mecklenburg und Oldenburg bestellt.

*) Das bei G. E. C. Gad in Kopenhagen in Kommission gegebene Buch hat den Titel „Fiskeri—Beretning For Aaret 1912 usm.“.

Hamburg, das bis zum Jahre 1904 keinen Seefischereibeamten hatte, ging damals mit der Schaffung von Seefischereibehörden vor. Seit 1907 hat der hamburgische Staat einen Fischereidirektor, einen Fischereinspektor, unter denen neun technische Beamte und 11 Bureaubeamte tätig sind. Der großartige Aufschwung, den die hamburgische Seefischerei seit 1907 nahm, ist hauptsächlich dem Wirken dieser Beamten zuzuschreiben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Jahr 1912 Hamburg nur etwa 1300 Preußen dagegen etwa 18 000 Seefischer hatte.

Die Stadt Altona stellte 1910, die Stadt Bremerhaven 1913 einen Fischereidirektor an.

Nicht nur gegen die hamburgischen leitenden Beamten, sondern auch gegen diese neu geschaffenen städtischen Direktoren stehen die preußischen Oberfischmeister in Rang und Gehalt zurück.

Es tritt nach allem Gesagten in vieler Hinsicht das Bedürfnis nach kräftigerer Förderung und Vermehrung der Bedeutung der deutschen Seefischerei hervor. Der Mittelpunkt, von dem die Arbeiten, Handlungen, Unternehmungen und Anregungen nach allen Seiten hin ausgehen, fehlt aber eigentlich. Der erste Schritt vorwärts in dieser Richtung würde durch Schaffung einer Seefischerei Inspektorstelle im preußischen Landwirtschaftsministerium nach dänischem Muster gemacht werden können.

Der unter dem Allerhöchsten Protektorat Seiner Majestät des Kaisers stehende Deutsche Seefischereiverein hat folgende

Satzungen:

§ 1. Seit dem Jahre 1885 besteht in Berlin unter dem Namen „Sektion für Küsten- und Hochseefischerei“ eine Abteilung des Deutschen Fischereivereins, welche die Förderung der deutschen Seefischerei (Küsten- und Hochseefischerei), sowie der mit dieser im Zusammenhange stehenden Gewerbe bezweckt.

Diese Abteilung wird in einen selbständigen Verein mit dem Namen „Deutscher Seefischereiverein“ umgewandelt.

Bisher nach den besonderen, zwischen dem Deutschen Fischereiverein und der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei vereinbarten Bestimmungen verwaltet, nimmt der Verein in Gemäßheit des Beschlusses der Generalversammlung vom 29. September 1894 nachstehende Satzungen als Verfassung an.

§ 2. Zweck des Deutschen Seefischerei-Vereins ist die Förderung der deutschen Seefischerei (Küsten- und Hochseefischerei), sowie der mit ihr im Zusammenhange stehenden Gewerbe (Fischhandel, Räucherereien, Salzereien, Fabrikation von Konserven, Fischmehl, Fischdünger, Netzen und ähnlichen Industrien).

Zur Erfüllung dieses Zweckes wird der Verein seine Tätigkeit insbesondere auf folgende Einzelziele richten:

1. den staatlichen Behörden, soweit dies gefordert wird, mit Auskunft, Rat und Übernahme bestimmter Aufträge zur Hand zu gehen;
2. die persönliche Sicherheit der Seefischer zu erhöhen durch Beförderung der Anlage von Fischerhäfen und Schutz- und Nothäfen, durch Vermehrung der Seetüchtigkeit der Fahrzeuge, durch Einführung von Einrichtungen zur Abwendung oder Minderung der mit dem Fischerberuf zusammenhängenden Gefahren;

3. das Seefischereigewerbe zu heben
 - durch Belehrung der Fischer mittels Fischerschulen, Vorträge, Ausstellungen, Mitteilungen aus den Fischereibetrieben des In- und Auslandes und ähnlicher Mittel,
 - durch Verbesserung bestehender und Einführung neuer Betriebsarten,
 - durch Auffuchung und Untersuchung von Fischgründen,
 - durch Erleichterung der Absatzmöglichkeit,
 - durch Abstellung fischereischädlicher Mißbräuche sowie
 - durch Bruteinsatz und Schutz der jungen Fische,
 - durch Gründung von Versicherungskassen für Fischerfahrzeuge und Netze;
4. die soziale Stellung des Seefischerstandes durch Wohlfahrtseinrichtungen, insbesondere durch Gründung von Unterstützungskassen für Hinterbliebene von Seefischern, zu verbessern;
5. dem Fischhandel durch Beförderung von Maßregeln zur Erleichterung und Verbilligung des Fischtransportes nach dem In- und Auslande behilflich zu sein;
6. den Seefischkonsum zu verallgemeinern;
7. an der Lösung der mit der Seefischerei zusammenhängenden wissenschaftlichen Fragen mitzuarbeiten
 - durch Errichtung von Beobachtungsstationen,
 - durch Vornahme sonstiger örtlicher Untersuchungen,
 - durch statistische Aufnahmen und
 - durch ähnliche Mittel wissenschaftlicher Forschung;
8. durch eine organisierte Arbeitsteilung ein einheitliches Zusammenwirken mit den Lokalvereinen der Küste, der Biologischen Anstalt auf Helgoland und der Kieler Ministerialkommission zur Erforschung der deutschen Meere zu sichern;
9. die auf das Gebiet der Seefischerei gehörigen Beziehungen zum Ausland durch Austausch von Publikationen und sonstigen Verkehr mit Behörden und Notabilitäten zu pflegen.

§ 3. Der Deutsche Seefischerei-Verein macht es sich ferner zur Aufgabe, mit dem Deutschen Fischereiverein in denjenigen freundlichen Beziehungen zu bleiben, welche ihrer gemeinschaftlichen Vergangenheit entsprechen. Namentlich werden beide Vereine versuchen, sich bei denjenigen Arbeitszielen, deren Eigenart dies zuläßt, nach Kräften gegenseitig zu unterstützen.

§ 4. Der Deutsche Seefischerei-Verein hat seinen Sitz in Berlin.

Seine Geschäftsstelle kann durch Beschluß des Ausschusses an einen andern Ort als Berlin verlegt werden.

Das Geschäftsjahr läuft vom 1. April bis 31. März.

§ 5. Die Mittel, welche dem Verein zur Erreichung seines Zwecks zur Verfügung stehen, sind:

- a) das sich gegenwärtig auf 15 668,85 *M* belaufende Kapitalvermögen,*)
- b) die Beiträge der Mitglieder,
- c) die Bibliothek und die Modell- und Präparatenammlung des Vereins mit einem Anschaffungswerte von rund 10 000 *M*,
- d) die dem Verein etwa zukommenden Legate und Geschenke.

Die zinsbare Belegung von Kapitalien erfolgt gemäß § 39 der Vormundschaftsordnung vom 5. Juli 1875 (Gesetzsamml. S. 439). Soweit es sich dagegen um Darlehne zur Erreichung eines der im § 2 aufgeführten Vereinszwecke handelt, entscheidet der Ausschuß über die Bedingungen des Darlehns nach freiem Ermessen.

§ 6. Die Mitglieder des Vereins zerfallen in ordentliche Mitglieder, Ehrenmitglieder und korrespondierende Mitglieder.

Als ordentliches Mitglied kann dem Verein jede unbescholtene Person beitreten. Auch Gesellschaften, Vereine und juristische Personen können die Mitgliedschaft des Vereins erwerben.

Gesuche um Aufnahme sind an den Ausschuß zu richten. Der Ausschuß hat das Recht, Aufnahme Gesuche ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

§ 7. Die ordentlichen Mitglieder sowie die Ehrenmitglieder und korrespondierenden Mitglieder haben Anspruch auf unentgeltliche Zustellung der Zeitschrift des Vereins, sowie auf Benutzung der Vereinsbibliothek nach Maßgabe der von dem Ausschuß zu erlassenden Bibliotheksordnung.

*) Zur Zeit der Gründung des Vereins im Jahre 1894.

§ 8. Die ordentlichen Mitglieder haben am Beginn des Vereinsjahres einen Jahresbeitrag zu entrichten. Der Jahresbeitrag wird durch die Generalversammlung festgesetzt. Solange nicht eine anderweitige Festsetzung erfolgt, beträgt er vom 1. April 1895 ab 6 *M.* Für berufsmäßige Fischer, Fischerinnen, Fischereigenossenschaften und Gemeindevorstände von Fischerdörfern kann der Ausschuß den Jahresbeitrag ermäßigen.

Beiträge, die nicht bis zum 1. Juli eingegangen sind, können durch Postauftrag erhoben werden.

§ 9. Ehrenmitglieder und korrespondierende Mitglieder, welche zur Zahlung von Beiträgen nicht verpflichtet sind, ernannt der Ausschuß.

Die Ernennung ist der Generalversammlung bekannt zu geben.

§ 10. Der Austritt aus dem Verein kann jederzeit, jedoch unbeschadet der Pflicht zur Zahlung des fälligen Jahresbeitrages, durch schriftliche Erklärung an den Präsidenten des Vereins bewirkt werden.

Der Ausschluß eines Mitgliedes aus dem Verein kann nur erfolgen, wenn

- a) es die Zahlung seines Beitrages während eines Jahres unterläßt oder
- b) zu einer mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte verbundenen Gefängnisstrafe oder zu Zuchthaus verurteilt wird,
- c) oder die Generalversammlung den Ausschluß beschließt.

In den Fällen a) und b) entscheidet der Ausschuß.

§ 11. Die Organe des Vereins sind der Ausschuß und die Generalversammlung.

§ 12. Der Ausschuß besteht aus dem Präsidenten, dessen Stellvertreter, 15 Beisitzern und dem Präsidenten des Deutschen Fischereivereins.

Der Ausschuß hat das Recht, sich durch Kooptation zu verstärken.

§ 13. Der Präsident, dessen Stellvertreter und die 15 Ausschußmitglieder (s. § 12) werden aus der Zahl der großjährigen Mitglieder von der Generalversammlung für die Dauer dreier Geschäftsjahre gewählt. Die Wahl des Ausschusses durch Zuzuf ist statthaft, wenn dies in der Versammlung durch ein dem Ausschuß nicht angehöriges Mitglied beantragt wird und kein Mitglied in der Versammlung dagegen Einspruch erhebt.

Ist die Wahl durch Zuzuf nicht beantragt oder ist Widerspruch erhoben worden, so muß die Wahl mittels Stimmzettel vorgenommen werden.

Als Gewählte gelten diejenigen, welche mehr als die Hälfte der abgegebenen Stimmen erhalten haben.

Ist bei der Wahl im ersten Wahlgange nicht die erforderliche Anzahl der betreffenden Ausschußmitglieder gewählt, so findet, wieder in einem gemeinsamen Wahlgange, engere Wahl unter denjenigen zwei Mitgliedern für jedes noch nicht besetzte Amt statt, welche in dem vorhergehenden Wahlgange die meisten Stimmen erhalten haben. Bei Stimmgleichheit entscheidet das von dem bisherigen Präsidenten zu ziehende Los.

Die Wiederwahl ausscheidender Ausschußmitglieder ist zulässig.

Der Präsident des Deutschen Fischereivereins kann zugleich Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins sein.

§ 14. Scheidet ein in der Generalversammlung gewähltes Ausschußmitglied vorzeitig aus, so wählt der Ausschuß an dessen Stelle einen Ersatzmann für den Rest der Wahlzeit.

§ 15. Der Ausschuß ist zu berufen, so oft dies die Lage der Geschäfte erfordert. Wenn drei Mitglieder des Ausschusses unter schriftlicher Begründung darauf antragen, muß die Berufung binnen drei Wochen geschehen.

Die Berufung erfolgt mittels schriftlicher, die Tagesordnung enthaltender Einladung.

Der Ausschuß ist beschlußfähig, wenn mindestens fünf Mitglieder, einschließlich des Präsidenten oder dessen Stellvertreters, anwesend sind.

Der Präsident des Deutschen Fischereivereins hat das Recht, zu den Ausschußsitzungen den Generalsekretär des Deutschen Fischereivereins abzuordnen.

Der Ausschuß entscheidet nach Stimmenmehrheit. Im Falle der Stimmgleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

Über die Verhandlungen ist vom Schriftführer oder dessen Stellvertreter ein Protokoll aufzunehmen, welches von diesem und dem Präsidenten zu vollziehen und gleich den übrigen Archivalien des Vereins aufzubewahren ist.

Der Ausschuß kann die Erledigung einzelner Angelegenheiten Sonderausschüssen übertragen, die das Recht der Kooptation haben. Die kooptierten Mitglieder müssen Mitglieder des Vereins sein.

§ 16. Der Ausschuß hat die den Generalversammlungen zu unterbreitenden Vorlagen vorzubereiten, die Beschlüsse des Vereins auszuführen und das Vereinsvermögen zu verwalten. Er entscheidet in allen der Generalversammlung des Vereins nicht vorbehaltenen Angelegenheiten und stellt die Tagesordnung für die Generalversammlung fest.

§ 17. Der Präsident und in dessen Behinderung der Stellvertreter beruft und leitet die Ausschusssitzungen und die Generalversammlungen, stellt die Tagesordnungen für die Ausschusssitzungen fest und vertritt den Verein nach außen in allen gerichtlichen und außergerichtlichen Angelegenheiten einschließlich derjenigen, zu deren Erledigung nach den Gesetzen eine Spezialvollmacht erforderlich ist.

Schriftstücke, durch welche der Verein verpflichtet werden soll, sind durch den Präsidenten und in dessen Behinderung durch den Stellvertreter desselben sowie durch ein zweites Mitglied des Ausschusses zu unterzeichnen.

Zum Ausweise der genannten Ausschußmitglieder dient eine Bescheinigung des königlichen Polizeipräsidenten zu Berlin, welchem zu diesem Zwecke die jedesmaligen Wahlhandlungen mitzuteilen sind.

§ 18. Der Ausschuß bestimmt die für ihn gültige Geschäftsordnung selbst.

Er ernennt ferner die Beamten des Vereins und setzt die Bedingungen ihrer Anstellung fest.

§ 19. Die Verwaltung des Vereinsvermögens b-forgt ein vom Ausschuß besonders aufzustellender Rechnungsführer.

Die für den Verein erworbenen, auf den Inhaber lautenden Wertpapiere sind entweder sofort nach dem Erwerbe dem königlichen Polizeipräsidenten zu Berlin behufs der Außerkurssetzung vorzulegen und vom Rechnungsführer aufzubewahren oder bei der Behandlung in Berlin vermehrlieh niederzulegen.

Am Schlusse eines jeden Geschäftsjahres (§ 4) hat der Rechnungsführer einen Rechnungsabschluss für das verfloffene Jahr aufzustellen und denselben dem Ausschuß vorzulegen.

§ 20. Alljährlich einmal, und zwar in der Regel noch innerhalb der ersten Hälfte des Geschäftsjahres, findet eine ordentliche Generalversammlung der Vereinsmitglieder statt.

§ 21. Zum Geschäftskreise der Versammlung gehört:

- a) Entgegennahme des Berichts des Ausschusses über die Verwaltung im verfloffenen Geschäftsjahre unter Vorlegung der Jahresrechnung,
- b) Entlastung des Ausschusses,
- c) Wahl des Ausschusses,
- d) Abänderung der Satzungen,
- e) Auflösung des Vereins.

§ 22. Abgesehen von der im § 20 vorgesehenen Jahres-Generalversammlung kann der Ausschuß außerordentliche Generalversammlungen einberufen, so oft er dies nach Lage der Geschäfte für erforderlich erachtet.

Der Ausschuß ist verpflichtet, eine außerordentliche Generalversammlung binnen 6 Wochen einuberufen, wenn mindestens 20 Mitglieder des Vereins unter schriftlicher Begründung darauf antragen.

§ 23. Die Einberufung der Generalversammlung erfolgt durch den Präsidenten mittels einmaliger, mindestens 7 Tage vor dem Termin zu bewirkender Bekanntmachung im „Deutschen Reichsanzeiger“.

In der Einladung bzw. Bekanntmachung muß der Ort, Tag und Stunde sowie die Tagesordnung der Generalversammlung enthalten sein.

§ 24. Die Generalversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig.

Stimmberechtigt in der Generalversammlung sind die großjährigen ordentlichen Mitglieder. Der Beschluß über die Auflösung des Vereins bedarf einer Mehrheit von drei Viertel der erschienenen Mitglieder.

Alle übrigen Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt.

Bei Stimmgleichheit gilt ein Antrag als abgelehnt.

Über die Form der Abstimmung in den Generalversammlungen (mündlich, verdeckt, durch Zursuf usw.) entscheidet mit Ausnahme der Wahlen (§ 13) das Ermessen der Versammlung.

§ 25. Über die Verhandlungen der Generalversammlung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Präsidenten der Versammlung, dem Schriftführer und einem anwesenden stimmberechtigten Vereinsmitglied zu unterzeichnen ist.

§ 26. Die Generalversammlung, welche die Auflösung des Vereins beschließt, verfügt über die Verwendung des Vereinsvermögens.

§ 27. Abänderungen der Satzungen, welche den Sitz, den Zweck oder die äußere Vertretung des Vereins betreffen, sowie Beschlüsse, welche die Auflösung des Vereins zum Gegenstande haben, bedürfen landesherrlicher Genehmigung.

Sonstige Satzungsänderungen sind von der Zustimmung des königlichen Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg abhängig.

Die Einnahmen des Vereins bestehen aus:

- a) Den Zinsen des in Paragraph 5 der Satzungen angegebenen Vereinsvermögens,*)
- b) den Jahresbeiträgen von 6 *M* der etwa 150 betragenden Vereinsmitglieder,
- c) den Zinsen eines durch Sammlungen und Stiftungen erworbenen Kapitals zur Unterstützung verunglückter Seefischer und ihrer Hinterbliebenen,
- d) Zuwendungen des Reiches, Preußens, der holsteinischen Kreise Cismar und Eiderstedt.**)

In den Tätigkeitsberichten des Vereins finden sich keine genauen Angaben über die Verwendung der verfügbar gewesenen Geldmittel. Aus den Etats der Reichsämter und der Ministerien seiner Bundesstaaten kann jeder Staatsbürger die Höhe der Gehälter und anderen Bezüge aller Beamten sowie die Einnahmen und Ausgaben in allen Einzelheiten ersehen. Hier, wo Reichsgelder und Beiträge der Vereinsmitglieder in Frage kommen, wäre es wünschenswert, daß die persönlichen und sächlichen Ausgaben des Vereins, nach Titeln und Kapiteln geordnet, regelmäßig festgestellt und bekanntgegeben würden.

Nach dem letzten Absatz des Paragraph 15 der Satzungen kann der Ausschuß des Vereins beliebige Arbeiten durch Sonderausschüsse erledigen lassen. In allen Tätigkeitsberichten des Vereins fehlen Angaben über die Arbeiten solcher Ausschüsse. Einen Aufschluß darüber, ob und wie sie gearbeitet haben, würde jeder Freund der deutschen Seefischerei gewiß mit Freude und Dank begrüßen. In diesem letzten Absatz des erwähnten Paragraph 15 scheint mir nämlich geradezu der Schwerpunkt der Bedeutung des Vereins zu liegen. Die Einsetzung zahlreicher Sonderausschüsse, welche unter Obmännern emsig arbeiten und schaffen, Obmännern, die zu den ersten Autoritäten der Technik und der Volkswirtschaft Deutschlands gehören, ist nötig, wenn wir im internationalen Wettbewerb bestehen wollen. Alle diese Männer kommen zur Mitarbeit, sobald sie

*) Nach dem Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 1. Januar 1912 bis zum 31. März 1913 in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1913, Oktober-Novemberheft, S. 397, betrug das Vereinsvermögen am 1. April 1913 = 18 500 *M*.

***) Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 1. März 1909 bis zum 31. Dezember 1911 in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, Jahrgang 1912, März-Aprilheft, S. 58.

laut und deutlich gerufen werden. Das bedingt wiederum eine große und rührige Werbetätigkeit. Diese bringt dann auch die Großkapitalisten und Großfabriken in Bewegung, so daß Geld für Seefischereiunternehmungen flüssig wird. Ist so die Zahl der Vereinsmitglieder von 150 auf 150 000 gestiegen, dann verfügt der Verein über eine Jahreseinnahme von 900 000 *M.* Alsdann kann er unter Umständen die Reichs- und Staatszuschüsse entbehren. Arbeit und wieder Arbeit und Kampf sind nötig, um das an sich so streitbare und tapfere Gewerbe der Seefischerei dauernd zu heben. Wenn wir nur auf die Bewilligungen staatlicher Gelder warten, werden wir zurückbleiben. Wir wollen aber unsere Seegeltung vermehren und dafür sorgen, daß der Seefischereratz für unsere Flotte nicht — wie in letzter Zeit — zurückgeht, sondern daß er sich vervielfacht.

VI. Die Technik in der Deutschen Seefischerei.

Im Jahre 1908 schrieb der Deutsche Seefischerei-Verein gemeinsam mit dem Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller Preise für Motoren in Seefischereifahrzeugen und -booten aus*). Gewissermaßen im Anschluß an dieses Preisausschreiben hielt Professor Romberg von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg am 23. November 1911 auf der ordentlichen Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft einen Vortrag**) über das Thema: „Der Dömotor im Deutschen Seefischereibetriebe“, den er mit folgenden bedeutsamen Worten begann:

„Die Dömaschine tritt jetzt mit Erfolg in den Seefischereibetrieb ein. Daneben verschaffen sich auch andere technische Neuerungen Eingang in diesen Betrieb. So die drahtlose Telegraphie, mit welcher man gegenwärtig die ersten vielversprechenden Versuche macht***).

Alles dieses lenkt die Aufmerksamkeit mehr als bisher auf ein von Grund auf technisches Gewerbe. Die technischen Einrichtungen sind für das Gewerbe von höchster Bedeutung; mit ihnen steht und fällt es; sie sind in unserer wirtschaftlich bewegten Zeit entscheidend, nicht nur für seine Rentabilität, sondern überhaupt für seine Lebensfähigkeit.

Um so erstaunlicher ist es, daß die Kunst des Ingenieurs hier noch so wenig zu Hause ist. Gar zu vieles scheint fast allein dem Handwerk überlassen. Dieses findet hier mit der Zeit immer schwieriger werdende Aufgaben, welchen seine Kräfte und Fähigkeiten immer weniger entsprechen. Namentlich die Kleinfischerei, ausgeübt von einzelnen selbständigen Seefischern, wird häufig genug mit minderwertigen Einrichtungen betrieben. Die Ingenieurkunst aber dient vorwiegend den Großbetrieben oder doch größeren Unternehmen. Sie gewähren ihren Leistungen höheren Lohn, als dieses Kleingewerbe auch nur annähernd bieten kann.

Je mehr die Technik nach allen Richtungen fortschreiet, desto auffälliger wirkt die Rückständigkeit auf diesem Gebiete. Man sieht auf modernen Handels- und Kriegsschiffen wahre Großtaten der Technik vollbracht und daneben das einfache Fischerboot in Bau und Einrichtung mit erdrückenden Mängeln behaftet. Manchmal liegt es wohl am Geld; es soll für gewöhnlich nicht viel kosten; häufiger aber ließe sich mit demselben Geld weit mehr leisten. Da fehlt es denn an

*) „Motoren und Winden für die See- und Küstenfischerei“ nach dem Preisausschreiben des Deutschen Seefischerei-Vereins, von Dittmer, Kapitän zur See a. D., Liebfeld, Zivilingenieur zu Hannover, Romberg, Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg-Berlin. Herausgegeben von dem Deutschen Seefischerei-Verein zu Berlin. Druck und Verlag von H. Olsenburg, München und Berlin 1911.

**) Vgl. Bericht darüber in „Marine-Rundschau“, 1912, S. 340.

***) Die Erlangung eines für die Verbreitung drahtloser Telegraphie auf deutschen Fischdampfern außerordentlich wichtigen Preisausschreibens ist trotz wiederholter Versuche nicht zustande gekommen.

schöpferischem Geist, der Aufgabe und Lösung klar erkennt, die Mittel überfieht und sachgemäß verwendet. Hier tatkräftig helfend zu wirken, ist für den Ingenieur eine würdige Aufgabe. Würdig sage ich, denn sie ist nicht leicht, die Schwierigkeiten sind nicht gering. Die Beschäftigung damit verlangt hohes Können, viel Erfahrung und zudem, wie erwähnt, mehr ideales als materielles Interesse. Würdig ist die Aufgabe aus diesem Grunde: in nationaler und wirtschaftlicher Beziehung ist die Förderung des Gewerbes eine Kulturaufgabe, deren Lösung aufs innigste die Wohlfahrt unseres Volkes und seine Streitbarkeit zur See berührt."

Im Verlauf seines Vortrages sprach Professor Romberg unter anderem über Motoren für unsere Seefischerei-Großbetriebe und führte wörtlich an:

„Im allgemeinen sind unsere Fischereigesellschaften*) nicht eben geneigt, auf ihren größeren Fahrzeugen Motoren einzuführen. Sie verhalten sich naturgemäß abwartend gegenüber einer neuen Sache, welche nicht billig ist und deren Erfolg man nicht sogleich mit Händen greifen kann. Niemand will sich recht vorwagen, und die Bedenken, die in einem solchen Zeitpunkt der Entwicklung uns Deutschen immer so nahe liegen, sind auch hier durchaus nicht wenige. Am meisten, wie gesagt, werden die Kosten gefürchtet; ohne die gehts aber nicht: als ob nicht jeder technische Fortschritt zunächst einmal Geld kostete. Ja, man sagt, wenn man die Sicherheit hätte, daß es ein Fortschritt wäre! Aber wie viele große Neuerungen gibt es denn, wo die Sicherheit von vornherein feststeht? Auch noch andere Bedenken werden bisweilen laut; z. B. hörte ich einmal die Befürchtung aussprechen, daß vielleicht der Hering, der leicht Geruch annimmt, von dem Petroleum an Bord leiden könnte. Es lag dabei wohl die Vorstellung zugrunde, als ob sich im Maschinenraum Petroleumdunst bilde, der dann auch die anderen Räume und die Fische erreicht; oder man dachte vielleicht direkt an flüssiges Petroleum, welches irgendwo frei zutage trete und mit allem an Bord in Berührung kommen könnte. Daß diese Bedenken hinsichtlich sind, zum wenigsten bei der einfachsten Vorsicht, bedarf vor Sachverständigen kaum der Erörterung. Sonst müßte der Hering heute schon Geruch und Geschmack annehmen, denn es gibt von jeher Petroleum und anderes an Bord solcher Fahrzeuge, womit bei ungenügender Vorsicht der Fisch in Berührung kommen kann; aber ich hörte noch nie ernstlich klagen, daß es schwierig sei, dies zu verhindern.

Nach dem Vorstehenden kennzeichnet der jetzige Zustand in betreff der Einführung größerer Motoren in die Seefischerei ein Stadium, wo die Entwicklung zögert oder stockt und sich anscheinend nicht allein vorwärts helfen kann. Ein kräftiger Impuls scheint darum geboten und würde vielleicht auch diese Frage mit einem Schlage klären. Dazu wäre aber nichts dienlicher als ein neuer Wettbewerb, dem unsere großen Motorfirmen gewiß Interesse entgegenbringen würden. Diesmal wäre die Sachlage in einer Beziehung viel einfacher als beim Wettbewerb der Kleinmotoren: geeignete Maschinen sind nicht mehr wie damals aus den Anfängen zu entwickeln und zu erproben, sondern wir besitzen bereits brauchbare Ausführungen, die hierfür in Frage kommen.

Ich glaube, daß man auf diese Weise der Seefischerei wieder einen großen Dienst erweisen könnte. Auch bin ich überzeugt, daß das Geld, welches hierfür Verwendung fände, weit fruchtbarer angelegt wäre als alle direkten Zuwendungen, die doch in letzter Linie weniger anregend als erschlaffend wirken und meistens wenig Fortschritte bringen."

Dieser Aufruf einer Autorität auf diesem Gebiet ist leider wirkungslos verhallt.

Als der erwähnte Vortrag gehalten wurde, waren nur wenige Tage vergangen, seit die deutsche Voggerslotte in den Stürmen der Nordsee 4 Schiffe und 70 Mann verloren hatte**). Von dem Unglück hatte man nur die erste unsichere Kunde. Schon damals entstanden folgende Fragen:

1. War das Unglück nicht zu vermeiden, waren die 70 Menschenleben nicht zu retten, wenn man die Hilfe der Technik schon Jahre vor dem Vortrage Professor Rombergs anrief?

*) Es sind die Heringsfischereigesellschaften der Nordsee gemeint.

***) Siehe Abschnitt IV, S. 393.

2. Müßten der Vortrag und der Verlust von Menschenleben und Gut nicht dazu führen, daß dem Vorschlage Professor Rombergs alsbald Folge gegeben und ein neues Preisausschreiben eingeleitet wurde?
3. Konnte und mußte zu den Zwecken dieses zweiten Preisausschreibens nicht der Versuch gehören, Menschenleben und Gut besser als bisher zu sichern?

Nicht nur das Preisausschreiben ist unterblieben, sondern die Betriebs-erfahrungen, welche seit dem Jahre 1911, also seit der schon in einer Anmerkung erwähnten Veröffentlichung gemacht wurden, sind nicht verbreitet worden. Diese Motorbetriebs-erfahrungen wurden aber erlangt mit Geldmitteln, die das Reich und die Motorfabriken hergaben. Unsere Seefischer und unsere Motorfabriken konnten also eine Veröffentlichung, die in hohem Grade im Interesse aller liegt, erwarten.

Alle diese Fragen harren noch der Beantwortung.

Daß aber diese Fragen mittelbar oder unmittelbar mit einer Abwanderung der Seefischer von ihrem Beruf, also auch mit dem Rückgang des Marineerfasses, in Verbindung gebracht werden können, leuchtet ohne weiteres ein, wie auch die Wichtigkeit einer streng sachlichen Prüfung der Vorgänge klar ist.

Die Worte Professor Rombergs führen aber zu anderen, noch viel weiteren Betrachtungen und Gesichtspunkten:

Unsere militärische Entwicklung zur See, unser wirtschaftlicher Aufschwung und unsere geographische Lage zwingen uns dazu, beizeiten zu überlegen, welche Forderungen an die Zukunft unsere Seefischerei stellt. Die nahen Meere werden mehr und mehr bejagt, die Zahl der Seefischerflotten der europäischen Seestaaten wächst weiter. Die Verschiebung der Seefischereigrenze seewärts über drei Seemeilen hinaus kann eintreten, wo sie nicht bereits besteht*). Wir müssen also vorausschauend überlegen, wo und wie wir uns neue Seefischgründe erschließen, wie wir unsere Groß- und Kleinbetriebe weiter hinausbringen können, über Meere und Ozeane. Daneben muß weiter der Versuch gemacht werden, den Seefisch zu einem Nahrungsmittel für arme Leute zu machen**). Wir müssen viel und billig fangen, denn wir müssen auch den auswärtigen Wettbewerb niederringen. Die Fülle von Aufgaben, welche auf solche Weise entsteht, läßt sich aber nur mit Hilfe der modernen Technik sicher lösen. Die Formen unserer Fangschiffe, Fahrzeuge und Boote, ihre Ausrüstung und Einrichtung, die Fanggeräte aller Art, die verschiedenen Mittel zur Verwertung, Erhaltung und Beförderung der Fänge bedürfen der Mitarbeit der Techni^k, einer Mitarbeit, die deshalb nicht leicht und einfach ist, weil sie in vielen Fällen eine genaue Kenntnis des Seefischereigewerbes und seiner Betriebe fordert.

Wie mit der Einführung der Technik in das Gewerbe Menschenleben und Gut besser als bisher gesichert werden, ist eine besondere, in allen Betrieben bestehende Frage, die allein des Schweißes der Edelsten wert ist.

Nur dann wird auch unserem Volke eine Zukunft in der Seefischerei erblihen, wenn es rechtzeitig alle Mittel und Kräfte in den Dienst des Gewerbes stellt. Noch

*) Siehe Abschnitt II.

***) Dazu gehören Seefischkochkurse, aber auch noch andere Anstalten.

ist es Zeit für uns, Versäumtes nachzuholen; zögern wir, so werden wir noch mehr als bisher überholt und schließlich unterliegen.

VII. Die Hilfgewerbe der deutschen Seefischerei.

Nach der schottischen Fischereistatistik waren im Jahre 1912 = 38 759 Mann in der Fischerei und 30 418 Mann in den Hilfgewerben tätig. Auch in anderen Seestaaten wendet man den in den Hilfgewerben tätigen Leuten ein Interesse zu, dehnt die Jahresstatistik auf sie mit aus. In welcher Weise man diese Angelegenheit in neuester Zeit in den Niederlanden ansaßt, habe ich in Abschnitt V erwähnt.

Für uns ist eine Pflege und Förderung dieser Hilfgewerbe noch wichtiger als in anderen Seestaaten, weil sie den seemännischen Geist an der Küste beleben helfen und weil wir im Interesse der Streitmacht zur See infolge unserer geringen Küstenentwicklung auch auf die Hilfgewerbe mehr als andere Staaten angewiesen sind.

Es kommen an Gewerben in Betracht:

der Fahrzeug- und Bootsbau,	die Korbmacherei,
= Motorbau,	= Kistenmacherei,
die Segelmacherei,	der an der Küste heimische Fischhandel
= Netzmacherei,	sowie die daselbst heimischen Räucher-
= Reepschlägerei,	reien und Marinieranstalten.
= Böttcherei,	

Nur auf einige dieser Hilfgewerbe wollen wir hier näher eingehen.

Der Fahrzeug- und Bootsbau.

Auf den kleinen Werften, welche hauptsächlich aus Holz bauen und keine andere Helling als den gewachsenen Boden haben, werden noch immer die Zimmerleute erzogen, welche zu den besten Männern der Besatzungen unserer Kriegs-, Seefischerei- und Kauffahrteischiffe gehören. Leider sterben diese Werften schnell aus; der Sohn bleibt nicht mehr in dem Beruf des Vaters, und die Überlieferung geht verloren. Es gibt ganze Küstenstrecken, wo die Fischer nicht mehr einen Zimmermann finden, der ein Plankenstück in ein Klinkerboot einziehen kann. Wo solche kleinen wertvollen Werften sich an unserer Küste noch befinden, weiß nur der Eingeweihte aus nächster Umgebung. Die Mehrzahl derselben beschäftigt sich mindestens zum Teil mit dem Bau und der Ausbesserung von Seefischereifahrzeugen und -booten.

Wir sollten auch hier dem Beispiel anderer Länder folgen und unsere Statistik auf ein Verzeichnis dieser kleinen Werften sowie der Seefischereifahrzeuge und -boote, welche sie jährlich bauen, ausdehnen. Die Mühe ist so gering, der Nutzen für die Werften selbst und für die Allgemeinheit so groß, daß der Vorschlag für sich selbst spricht.

*) Thirty First Annual Report of the Fishery Board, of Scotland. Being for the year 1912. Presented to Parliament by Command of His Majesty. London. Published By His Majesty's Stationery Office 1913.

Die oben angegebene Zahl von 38 759 stimmt nicht mit der bezüglichen Angabe der Tafel II in Abschnitt I. Die daselbst angegebene Zahl von 35 444 entstammt dem Bericht (Report) für England und Wales, wo sie allerdings als geschätzt (estimated) bezeichnet ist.

Der Motorbau.

Die Erfahrungen lehren, daß Schiffbauer und Motorbauer in engem und persönlichem Verkehr stehen müssen, wenn das Endziel beider Gewerbe, das fertige Motorfahrzeug, gut arbeiten und billig sein soll. Die Motorfabrik für den Kleinbetrieb muß also an der Küste liegen, wo sie auch durch den leichten und steten Verkehr mit den Fischern in die Lage kommt, deren Erfahrungen zu verwerten. Wir haben also Grund, das Entstehen kleiner Motorfabriken an den Küsten zu fördern.

Die Segelmacherei, Netzmacherei und Neepschlägerei.

Für die Segelmacherei und Neepschlägerei trifft ähnliches zu wie für die Fahrzeug- und Bootsbauerei; sie sind alte Schwestergewerbe der Seefischerei und der Seeschifffahrt und liefern einen sehr wertvollen Teil der Besatzungen großer Schiffe.

Von den deutschen Netzfabriken, jetzt sieben an der Zahl, liegt die Mehrzahl im Binnenlande. Für unsere Fangschiffe, besonders auch für die mit Reichsgeldern unterstützten Heringsfangschiffe der Nordsee, wurden und werden noch viele Netze aus den Niederlanden und aus England bezogen. Dies liegt nicht im nationalen Interesse. Erwünscht ist sogar, daß die Netze nicht im Binnenlande, sondern an der Küste hergestellt werden, weil auch hier ein steter und persönlicher Verkehr mit den Fischern fördernd nach beiden Seiten hin wirkt.

Für die Fischdampfer werden die Netze (Grundschleppnetze) in der Regel von der Besatzung selbst gestrickt. Im übrigen geht die Herstellung der Netze durch die Fischer mehr und mehr zurück. Der Hanf ist durch Baumwolle als Material verdrängt, und die Fabriken besorgen nicht nur die Herstellung der Netztücher, sondern auch das Einstellen*) der Netze für die Fischer. Auch der Kleinbetrieb macht hier keine Ausnahme.

Im ganzen spielt die Netzfabrikation eine größere Rolle in den Seefischereibetrieben als seinerzeit die Neepschlägereien in der Blütezeit der Segelschifffahrt. Eine genaue Kenntnis dieses Hilsgewerbes ist nicht leicht zu erwerben, aber interessant. Erwägt man, daß in der Heringsfischerei der Nordsee jährlich für rund 1 Million Mark Netze beschafft werden, so leuchtet auch die Wichtigkeit der wirtschaftlichen Seite ein.

Aus manchen der Hilsgewerbe werden Leute gelegentlich in die Seefischerei überwechseln. Darin liegt ihre direkte militärische Wichtigkeit und die Frage, wie weit der Rückgang des Seefischereiersatzes der Marine auch hier seine Ursachen hat.

Gründliche Ermittlung des Bestehenden, also genaue Statistik von Jahr zu Jahr, ist auch hier der erste Schritt zur Hebung des seemännischen Geistes und zur Beseitigung vorhandener Übelstände.

*) Das Ausbilden des mit Maschine gestrickten Netztuches zum Netz durch Anbringung der Einfassungstau (Simmen) usw.



100-2

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299007