Werk

Titel: Die Aufgaben des deutschen Reiches gegenüber der Seefischerei

Autor: Dix, Arthur

Ort: Tübingen

Jahr: 1898

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616871_0054|log42

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

I. ABHANDLUNGEN.

DIE AUFGABEN DES DEUTSCHEN REICHES GEGENÜBER DER SEEFISCHEREI.

VON

ARTHUR DIX.

I. Statistisches.

Von der wirtschaftlichen Bedeutung der Seefischerei vermag man nur schwer ein klares Bild zu gewinnen, da das Material zur Beurteilung ihrer wahren Ausdehnung äusserst dürftig ist. Zwar sagt die Berufszählung uns, wieviel Menschen der Seefischerei obliegen, auch teilt sie uns einiges über die Zahl derer mit, die mit der Verarbeitung der Fischernte, in Räuchereien und dergl. thätig sind, doch lässt sie uns schon im Stich, wenn wir ein Bild davon gewinnen wollen, wieviel Personen in anderer Weise an der Seefischerei interessiert sind, besonders durch Herstellung aller notwendigen Geräte einschliesslich der Fahrzeuge. Vollends aber versagt die Statistik, wenn wir über die Erträge der Seefischerei unterrichtet sein wollen.

Die Gewerbezählung von 1875 macht noch keine Trennung zwischen der See- und Binnenfischerei; sie zählt in der gesamten Fischerei 15662 Haupt- und 1243 Nebenbetriebe, darin 15604 männliche und 344 weibliche Betriebsleiter, 3361 männliche und 147 weibliche Gehilfen und Arbeiter, sowie 170 Lehrlinge, insgesamt 19626 in der Fischerei beschäftigte Personen. Die Zahl der mehr als 5 Gehilfen beschäftigenden Betriebe beträgt nur 33.

Nach der Berufszählung vom 5. Juni 1882 kommen im Deutschen Reiche auf 1000 Erwerbsthätige im Durchschnitt 1,3 in der Fischerei thätige Personen; in den Küstenländern ist die Zahl bedeutend grösser; sie steigt in den Hansestädten und Mecklen-

burg auf 3,5, in Schleswig-Holstein auf 4,4, in Ost- und Westpreussen auf 5,1, bezw. 5,3, und erreicht den Höhepunkt in Pommern mit 11,4. Diese Berufsstatistik aber brachte auch eine Scheidung zwischen der See- und Binnenfischerei. Die See- und Küstenfischerei nahm damals mit 10670 Erwerbsthätigen oder 0,57 ‰ aller Erwerbsthätigen unter den 153 gesonderten Berufen die 116. Stelle ein, unter der ganzen Bevölkerung aber, einschliesslich der Dienenden und Angehörigen mit 34526 Personen oder 0,76 ‰ der Bevölkerung die 109. Stelle. Es darf nicht übersehen werden, dass die Fischerei zu jenen Gewerben gehört, in denen die Zahl der selbständigen Erwerbsthätigen besonders gross ist: Unter je 1000 in der gesamten Fischerei Erwerbsthätigen sind 614 Personen selbständig; freilich ist hier die Binnenfischerei mitgezählt; für die zum Teil in verhältnismässig grossen Betrieben arbeitende Seefischerei allein wird sich das Verhältnis weniger günstig stellen. Ebenso ist es von Wichtigkeit, sich die Belastung der in der Fischerei thätigen Personen durch den Unterhalt zahlreicher Angehöriger zu vergegenwärtigen; unter denjenigen Berufen, in denen die Zahl der zu unterhaltenden Angehörigen besonders gross ist, steht die Fischerei an 12. Stelle mit 294 Angehörigen auf 100 Erwerbsthätige. Was ferner das Alter der Fischer betrifft, so ist zu bemerken, dass von 1000 in der Fischerei thätigen Personen 132 mehr als 60 Jahre, 324 40 bis 60 Jahre und 132 jünger als 20 Jahre sind; das hohe Alter ist also verhältnismässig stark in diesem Beruf thätig. — Die Mehrzahl der Fischer ist gleichzeitig in einem Nebenberuf thätig, unter 100 Erwerbsthätigen 58,7, davon 54,3 in einem selbständigen Landwirtschaftsbetriebe; anderseits wird die Fischerei auch häufig als Nebenberuf ausgeübt, und zwar von 27 Proz. der überhaupt in diesem Beruf thätigen Personen. Die Gesamtzahl der in der Fischerei Erwerbsthätigen betrug i. J. 1885: 10670 Personen, darunter 487 weibliche. Von ihnen waren nur 5735 ohne Nebenerwerb, 3896 betrieben gleichzeitig selbständige Landwirtschaft. Es treten hinzu 573 Dienende und 23283 Angehörige ohne eigenen Beruf, so dass insgesamt 34526 Personen von der Seefischerei direkt lebten. Von den Betrieben arbeiteten nur 0,59 Proz. mit mehr als 5 Gehilfen, 35 Proz. mit 1—5 Gehilfen; ferner waren nur 2 im Besitz von Genossenschaften, 279 im Besitz von mehreren Gesellschaftern.

Nach der letzten Berufszählung vom 14. Juni 1895 hat sich die Zahl der Erwerbsthätigen in der Seefischerei etwas vermin-

dert; es sind nur noch 10144 mit 426 Dienenden und 23 121 Angehörigen, zusammen 33 691 Personen. Vermehrt hat sich dagegen die Zahl der Fischer, welche keinen Nebenberuf ausüben, es sind nur noch 3832 in einem Nebenberuf thätig, während die Seefischerei anderseits von 2080 Personen nebenberuflich ausgeübt wird. Beschäftigungslos waren in der Seefischerei am 14. Juni nur 41 Personen, am 2. Dezember 1895 dagegen 557. An der Seefischerei besonders stark interessiert, bezw. lediglich für sie arbeitende oder wesentlich von ihr beschäftigte Berufe sind neben den Fischern selbst die Fischhändler, Fischereigerätschaften-Fabrikanten und -Händler, Fischkonserven-Fabrikanten, Fischerzeugstricker, Fischkrämer, Fischleimfabrikanten, Fischmariniranstalten, Fischnetzmacher und -stricker, Fischpökler, Fischräucherer, -röster, und -salzer, ferner besonders die Fabrikanten von Fischereifahrzeugen. Sie alle gehören zu der Zahl derer, die von der Seefischerei leben.

Ueber die Erträge der Seefischerei können, wie gesagt, genaue Angaben nicht gemacht werden; hier beruht alles auf einer keineswegs zuverlässigen Schätzung. Dasselbe gilt natürlich für den Consum von Seefischen. Einige kleine Fingerzeige giebt die Ein- und Ausfuhrstatistik, insofern sie zeigt, wie weit die Erträge der deutschen Seefischerei hinter dem Bedarf des Inlandes zurückbleiben. Das statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich von 1880 berichtet nur, dass im Jahre 1878 722 000 Tonnen Heringe im Werte von etwa 27,4 Millionen Mark und 5000 Tonnen anderer Fische eingeführt wurden, wogegen die Ausfuhr nur sehr gering war. Nach dem Jahrbuch von 1890 wurden 1888 994 336 Fass Heringe i. W. v. 24,6 Millionen, 1889 sogar 1 217 389 Fass i. W. v. 32 Millionen Mark eingeführt, andere zubereitete Fische im Werte von 5, frische Fische im Werte von 17 Millionen Mark. Das letzte Jahrbuch (1897) verzeichnet folgende Ein- und Ausfuhr (siehe Tabelle auf S. 388):

Einschliesslich der hier nicht näher angeführten Länder ist die gesamte Einfuhr von Fischen incl. Heringen auf 55—60 Millionen Mark, die Ausfuhr dagegen nur auf 7 Millionen zu schätzen.

Der deutsche Seefischerverein (früher Sektion fur Küsten- und Hochseefischerei des deutschen Fischereivereins), auf dessen Thätigkeit wir noch zurückkommen werden, ist eifrig bemüht, über die Fangergebnisse der deutschen Seefischerei im Einzelnen eine möglichst genaue Auskunft zu geben, in der richtigen Er-

Produkt	Land der Herkunft oder Bestimmung	Einfuhr Tonnen	Einfuhr Millionen Mark	Ausfuhr Tonnen	Ausfuhr Millionen Mark
Frische Fische	Belgien	623	0,9	1418	2,1
	Dänemark	8 613	2,6	—	—
	Grossbritannien	3 727	3,0	—	—
	Niederlande	2 412	3,4	881	1,3
	Norwegen	548	0,7	—	—
	Oesterreich-Ungarn	2 024	2,4	1298	1,0
	Russland	2 428	1,3	1551	1,2
	Schweden	38 191	9,9	—	—
	Ver. Staaten v. Amer.	469	0,7	—	—
	Schweiz	—	—	578	0,6
Gesalzene Fische	Niederlande	2 751	3,0	—	—
		1000 Fass		1000 Fass	
Heringe	Grossbritannien	465	12,4	—	—
	Niederlande	339	6,9	—	—
	Norwegen	166	3,8	—	—
	Schweden	68	0,7	—	—
	Seewärts	79	1,7	—	—

kenntnis, dass eine gründliche Fischereistatistik sowohl von grossem Werte als Ergänzung des statistischen Gesamtbildes der deutschen Volkswirtschaft, als auch besonders eine geradezu unentbehrliche Grundlage für die verschiedensten Arbeiten zur Hebung der Seefischerei ist[1]). Wenn der Gesamtertrag auch keineswegs mit einiger Genauigkeit statistisch festgestellt zu werden vermag, vielmehr der Schätzung ein nur zu weiter Raum gelassen werden muss, so liefern die Erhebungen des Vereins doch im Einzelnen vielfach einen guten und zuverlässigen Anhalt.

Nach den »Mitteilungen«[2]) wurde z. B. die Hochseefischerei in der Nordsee nach dem Bestande vom 1/I. 1890 von 445 deutschen Fahrzeugen, darunter 18 Dampfern, mit 41 000 cbm Raumgehalt und 1716 Mann Besatzung ausgeübt. Die Mehrzahl hatte einen Raumgehalt von 70—100 cbm. Die Gesamterträgnisse der Ostseefischerei im Jahre 1889/90 wurden wie folgt geschätzt[3]):

Swinemünder Bucht und Umgebung	233 260 M.
Hinterpommerische Küste	144 720 M.
Pillauer Bezirk, Frische Nehrung	196 560 M.
Putziger Wick und Hela	371 170 M.
Küste von Cranz bis Memel	241 000 M.
Neuvorpommern und Rügen	?
Oderhaff	1 073 035 M.
Frisches Haff	452 078 M.
Kurisches Haff	476 300 M.
Zusammen	3 188 123 M.

1) Sonderbeilage 1891, S. 21. — Diese und die folgenden Quellenangaben beziehen sich auf die »Mitteilungen« des Seefischereivereins bezw. der Sektion.

2) Ebda. S. 32/3. 3) 1892 S. 76 ff.

Im folgenden Jahre [1]) wurde der Ertrag der Seefischerei an der Küste von Neuvorpommern und Rügen auf 1 091 034 M. geschätzt, so dass wir den Gesamtertrag der deutschen Ostseefischerei auf 4—4 1/2 Millionen Mark jährlich schätzen dürfen. Für die Nordsee betrug allein der Gesamterlös der Fisch-Auktionen in Geestemünde, Bremerhaven, Altona und Hamburg im Jahre 1893 [2]) 5 227 988 Mark; er hatte sich damit gegenüber dem des Jahres 1887 mehr als verzehnfacht. Und im Jahre 1894 [3]) betrug der Umsatz dieser Auktionen in Bremerhaven 0,5, in Hamburg 1,3, in Altona 1,5 und in Geestemünde 2,6, zusammen also nahezu 6 Millionen Mark; und der Ertrag der deutschen Ostseefischerei wurde in diesem Jahre auf gleichfalls annähernd 6 Millionen Mark geschäzt. — Die Zahl der am 1. Januar 1896 in der Nordsee im Dienste der Hochseefischerei stehenden Fahrzeuge [4]) betrug 515, darunter bereits 88 Dampfer, mit zusammen 75 312 cbm Raumgehalt und 2811 Mann Besatzung. Die Zahl der Fahrzeuge von 70—100 cbm hatte sich vermindert (157), die der grösseren dagegen stark vermehrt; 119 hatten einen Raumgehalt von mehr als 200 cbm.

II. Umfang und Förderung der Seefischerei in anderen Staaten.

Auch über den Umfang der Seefischerei in anderen Ländern lassen sich natürlich ebenso wenig zuverlässige Daten angeben; von den verschiedenen Schätzungen sei nur erwähnt, dass der Engländer *Walpole* die gesamte Ernte aller an der Nordseefischerei beteiligten Nationen auf eine halbe Milliarde Mark, den Gesamtverbrauch der Erde an Fischen auf eine halbe Million Tonnnen schätzt — eine Menge Nahrungsstoff, die dem Fleisch von etwa 1 1/2 Millionen Rindern gleichkommt. In Grossbritannien allein liegen etwa 120 000 Fischer in 37 000 Fahrzeugen der Fischerei ob, und weitere 80 000 Menschen sind im Lande mittelbar durch die Fischerei beschäftigt, in der im ganzen etwa 100 Millionen Mark Kapital angelegt sind (vergl. *Buchenberger* in Conrads Jahrbuch).

Ueber die Organisation der Fischereibehörden [5]) in anderen Staaten mögen folgende Angaben genügen:

In den Vereinigten Staaten besteht eine Fischkommission,

1) 1893 S. 81. 2) 1895 S. 110. 3) 1896 S. 49. 4) 1896 S. 358/9. 5) 1890 S. 100 ff.

die durch einen Direktor autokratisch und frei von Verantwortung geleitet wird. Die praktischen Fortschritte beschränken sich auf die Süsswasserfischerei. In Frankreich untersteht die Leitung der Fischereien dem Marineminister in einem Bureau, an dessen Spitze ein vom Staat mit der Inspektion der Fischereien beauftragter Direktor steht. In Boulogne befindet sich eine aus den Mitteln der Stadt und der Handelskammern gegründete Hauptstation für wissenschaftliche Studien, die auf die Seefischerei Bezug haben, in Villefranche ein vom Ackerbauminister unterstütztes zoologisches Laboratorium, in dem das Leben verschiedener Fischarten studiert wird. — In Norwegen liegt die Aufsicht über die Förderung der Fischereien beim Regierungsdepartement für das Innere. Durch einen Staatszuschuss von 16000 Kronen jährlich wird die »Gesellschaft zur Beförderung der norwegischen Seefischerei« in Bergen unterstützt, die viele Zweiggesellschaften unterhält und besonders für Verbesserung der Fischereigeräte, Bereitung und Konservierung der Fische sorgt. An besonderen Zuschüssen liefert die Staatskasse jährlich Summen, welche den regelmässigen Zuschuss oft weit übersteigen. In Schweden liegt die Organisation ähnlich. Dem Departement des Innern ist ein Intendant der Fischereien untergeordnet. Derselbe hat die Arbeiten der Fischereibeamten zu überwachen und darüber zu berichten, und die zur Förderung der Fischerei nötigen Massregeln zu leiten bezw. neue anzubahnen. In den Niederlanden besteht ein »Collegie voor de Zeevischerijen« aus 15 von der Krone ernannten Mitgliedern; eine Minderheit derselben darf aus Interessenten der Fischerei-Industrie bestehen. Die Mitglieder beziehen Reisediäten. Der Staat bewilligt an festen Summen jährlich 5000 Mark für Versuche im Fischereigewerbe und 10000 Mark für Lachszucht. In Italien ernennt der Minister für Ackerbau, Industrie und Handel eine Kommission von 24 Mitgliedern, die die Förderung der Seefischerei überwacht.

Die gelegentlich zur Förderung der Seefischerei aufgewendeten Summen erreichen in einzelnen Staaten eine recht stattliche Höhe. Wir müssen uns hier auf einzelne Beispiele beschränken. —

In Schweden[1]) wurde i. J. 1892 ein Betrag von 100000 Kronen zu Förderung der Seefischerei bewilligt, woraus den Provinzial-Vertretungen und landwirtschaftlichen Vereinen zur An-

1) 1894 S. 24.

schaffung von Fischereigeräten und sonstigen auf Verbesserung des Fischereiwesens abzielenden Massnahmen Darlehen zu 3 Proz. gewährt wurden. Daneben haben die Vereine selbst nicht unerhebliche Mittel aufgebracht. Der Staat unterhält ferner zur Förderung der Fischerei-Interessen besoldete Agenten in Berlin und London.

In Norwegen[1]) wurden z. B. im Etatsjahre 1893/94 an Staatsmitteln für die Zwecke der Seefischerei bewilligt:

a.	Für wisssenschaftliche Untersuchungen bezüglich des Frühjahrs-Heringsfanges	3800 Kronen.
b.	Für die 15 norwegischen Fischereivereine (für Versuche mit neuen Methoden und Geräten, belehrende Vorträge, Ausstellungen etc.)	56 524 Kronen.
c.	Für die Fischereischulen in Bergen und Bodö (Vorbereitung junger Leute in Fischzubereitung und Konservierung)	11 500 Kronen.
d.	Für die Aufsichtsorgane in den grossen Fischereiplätzen	94 150 Kronen.
e.	Gehälter für 4 Fischerei-Inspektoren	22 600 Kronen.
f.	» » 2 » Agenten	12 000 Kronen.
g.	Für Vorbereitungen zur Gewinnung von Flunderrogen	1 100 Kronen.
h.	Versuche des Makrelenfangs mit Garn	900 Kronen.
i.	Entsendung eines Kandidaten ins Ausland zur Erlernung der dort üblichen Fischkonservierung	4 000 Kronen.
		216 574 Kronen.

Ferner wurde der Darlehens-Fonds zur Unterstützung der Hochseefischerei auf 400 000 Kronen erhöht; die Darlehen sind im ersten Jahre zinsfrei, später mit $2^1/_2$ Proz. zu verzinsen.

In Dänemark[2]) sind die staatlichen Mittel zur Förderung der Seefischerei dauernd gestiegen. Sie beliefen sich i. J. 1888/89 auf 78 000 Kronen. 1893/94 wurden ausgeworfen: 25 000 Kronen für allgemeine Zwecke, wissenschaftliche Untersuchungen, Versuche mit neuen Geräten, Fahrzeugen und Fangmethoden. Ferner besteht ein Fonds von 300 000 Kronen für 3prozentige Darlehen. Für die staatliche Beaufsichtigung sind 59 000 Kronen ausgeworfen; zur Beaufsichtigung und zum Schutz der dänischen Seefischerei stehen im Dienst: 1 Dampfboot und 2 Segelboote an der jütischen Küste, 1 Dampfschiff und 1 Segelboot an den Inseln, ein Kriegsfahrzeug bei Island, eins bei Grönland, eins an der westjütischen Küste, eins in der Ostsee. — Dem 2290 Mitglieder umfassenden Fischereiverein wurden 2000 Kronen bewilligt. Der Verein hat u. a. mit staatlicher Unterstützung Gefahrsignalstationen, eine Fischereischule und eine Wandersamm-

1) 1894 S. 21/3. 2) 1894 S. 229 ff. und 1897 S. 14 ff.

lung von Gerätschaftsmodellen angelegt, Prämien für Vertilgung der Seehunde ausgesetzt und eine Versicherung der Fischereifahrzeuge eingerichtet, letztere mit einem jährlichen Staatszuschuss von 20 000 Kronen. Diese Versicherung besteht seit 1889; der Grundfonds beträgt 50 000 Kronen, der Staat gab zum Reservefonds 10 000 Kronen. Gegenstand der Versicherung ist der durch Seeschaden aller Art an Fischereifahrzeugen erlittene Verlust. Die Versicherungsprämie ist auf $^3/_4$—3 Proz. bemessen; sie betrug am 1. März 1893 für 485 versicherte Fahrzeuge rund 20 000 Kronen, die Versicherungssumme 773 000, wovon 472 000 auf 81 Nordsee-Deckfahrzeuge entfallen. Islandboote zahlen 5 Proz. — Die Regierung hat ferner für die Errichtung einer biologischen Station i. J. 1889 34 000 Kronen und später einen Jahreszuschuss von 10 000 Kronen bewilligt, und für Versuche zur Verhinderung des Fangs unausgewachsener Fische 4000 Kr. Die Fischerei geniesst ausserdem den Vorteil, dass Fische auf allen Staatsbahnen zu Frachtgutpreisen als Eilgut befördert werden. Für Fischereihäfen, Baggerarbeiten u. dergl. sind 1 700 000 Kronen ausgeworfen. Im Jahre 1891 wurde der dänische Seefischereiertrag auf 3,8 Millionen Kronen aus der Ostsee, 1 Million aus dem Lymfjord und 700 000 aus der Nordsee geschätzt. — Endlich sei bemerkt, dass zur Erleichterung des Absatzes die Fischauktionen von den öffentlichen Abgaben befreit sind und das Salz zur Präservierung des Fangs zollfrei ist.

Die staatliche Förderung hat dazu geführt, dass i. J. 1894 der Gesamtertrag auf mehr als 6 Millionen Kronen gestiegen ist. Die Seefischerei beschäftigt in Dänemark etwa 33 000 Personen. Der Aufschwung der Seefischerei ermutigte zu weiteren Unterstützungen. Die staatlichen Aufwendungen stiegen i. J. 1895/96 auf rund 180 000 Kronen. Auch die Island-Fischerei ging nicht leer aus. Nach amtlicher Feststellung fischten bei Island im Jahre 1895 die Franzosen mit 225 Segelfahrzeugen von 20 000 Tons und 4252 Mann, die Engländer mit 40—50 Fischerdampfern, die Amerikaner mit 7 Schonern, die Norweger mit 6 Fahrzeugen von je 92 Tons, die Dänen dagegen nur mit 4 Fahrzeugen. Die Regierung ist bemüht, die dänische Islandfischerei zu heben und ihr besonders den Absatz nach England zu erleichtern. Auch für Fischereihäfen an der dänischen und besonders an der Bornholmer Küste ist lebhaft gesorgt.

In England betrug die im Jahre 1893 [1]) gelandete Gesamternte an Fischen 6,6 Millionen Zentner im Werte von 4,8 Millionen £, einschliesslich der Schaltiere beziffert sich der Gesamtwert auf 5,2 Millionen, in ganz Grossbritanien auf 7,2 Millionen. Dazu wird bemerkt, dass dies nur der Wert der Fische beim Landen ist; durch die Verführung zum Markt, durch Salzen, Räuchern und andere Behandlungsarten steigert sich der Wert natürlich, so dass man schliesslich den Gesamtwert der Fischernte in den vereinigten Königreichen auf mehr als 280 Millionen Mark schätzen kann. Der Fischerei lagen im Jahre 1892 ob: 8241 Fahrzeuge von mehr als 15 t Gehalt, 14135 Fahrzeuge von weniger als 15 t, 4781 Ruderböte, zusammen 27157 Fahrzeuge, die regelmässig der Fischerei dienten, dazu 23813, die zeitweilig dazu benutzt wurden. Es wurden in der Seefischerei regelmässig 77675 und vorübergehend 42681 Personen männlichen Geschlechts beschäftigt. Die ausführliche englische Fischereistatistik gibt auch Vergleiche mit der Seefischerei anderer Länder; danach betrug die Gesamternte der Seefischerei in Norwegen im Jahre 1892: 28, in Frankreich 86, im Dominium Kanada 79 Millionen Mark; dieses ist natürlich die rohe Ernte, die in England also 140 Millionen Mark Wert hat. — Seitdem die Nordsee nicht mehr im Stande ist, die gewaltigen Mengen von Seefischen zu liefern [2]), welche der Konsum verlangt, haben die englischen Kurrenfischer namentlich von Hull und Grimsby aus, entlegenere Fischgründe im Westen von England und Irland und südlich bis zur Bai von Biscaya aufgesucht und sind schliesslich auf dem Wege über die ergiebigen Fangplätze für Angelfischer bis Island vorgedrungen. Die Islandfische, denen wir bei dieser Gelegenheit einen Augenblick unsere Aufmerksamkeit zuwenden wollen, sind erheblich grösser als die entsprechenden Formen der Nordsee, aber durchgehends geringerer Qualität, so dass die Reisen der englischen Fischdampfer im allgemeinen nicht sehr gewinnbringend sind. Im Hinblick auf diese ziemlich trüben Erfahrungen, die man mit der Islandfischerei gemacht hat — schreibt der Berichterstatter — und die zum grossen Teil leider auch bei uns in Deutschland Bestätigung gefunden haben, ist eine Mitteilung von Interesse, die, wenn sie zuverlässig ist, die Perspektive auf die Zukunft des Betriebes wieder etwas aufhellt. Auch die Fischgründe der Doggerbank sollen vor Jahren, als man anfing, sie

1) 1895 S. 41 ff. 2) 1895 S. 210/11.

mit der Kurre zu bearbeiten, ein Fischmaterial geliefert haben, welches dem jetzt von Island herübergebrachten in vieler Beziehung sehr ähnelte; erst infolge einer starken Bearbeitung des Grundes mit dem Schleppnetz soll sich die Qualität wesentlich verbessert haben, was darauf zurückgeführt wurde, dass durch das Aufwühlen des Bodens die in demselben verborgene Nahrung den Fischen zugänglich gemacht worden ist. Demnach hofft man, dass die Fischerei auf den ergiebigen Gründen von Island besseren Zeiten entgegen geht; in Deutschland dürfen wir nur den Vorschlägen zustimmen, die den englischen Fischdampfern raten, die Islandgründe aufzusuchen und damit die »Eastern grounds« der Nordsee zu entlasten, die in den Sommermonaten die Jungfischgründe par excellence darstellen — eine für die ganze Nordseefischerei sehr schädliche Raubwirtschaft.

Eine Reihe verschiedener Kommissionen [1]) hat in England im Laufe dieses Jahrhunderts für die Interessen der Seefischerei, besonders durch wissenschaftliche und statistische Untersuchungen, gewirkt. Im Jahre 1882 wurde die »Fishery Board« von Schottland gegründet, die eine Reihe wichtiger Untersuchungen unternahm; am 31. März 1884 konstituierte sich die Marine Biological Association of the United Kingdom, die Professor Huxley zum Vorsitzenden wählte; ihre erste Aufgabe war die Errichtung eines Laboratoriums; für diesen Zweck wurden im Jahre 1885 durch Subskription 160000 Mark gezeichnet, 1886 kamen auf demselben Wege 300000 Mark hinzu, davon 100000 aus dem Kgl. Schatzamt, und 1887 begannen die Arbeiten im Laboratorium. Die Regierung stellte ferner im Jahre 1884 der Scottish Fishery Board 20000 Mark für wissenschaftliche Untersuchungen zur Verfügung. Es wurden nun zahlreiche wissenschaftliche Stationen errichtet und wertvolle Untersuchungen veröffentlicht. Fast die ganze Küste von England und Wales ist in Seefischerei-Distrikte eingeteilt, deren Distrikt-Komitees sehr weitgehende Machtbefugnisse haben, indem sie Verordnungen von unbeschränkter Ausdehnung zur Regulierung der Fischerei in ihrem Bezirk erlassen und ihre Ausgaben durch lokale Abgaben decken können. Für die Arbeiten der Biological Association steuert die Regierung jährlich 20000 Mark bei; im allgemeinen lässt die englische Regierung es indessen oft an den Mitteln für die notwendigsten Untersuchungen fehlen, worüber die Association fortgesetzt Klage führt.

1) 1895 S. 244 ff., 255 ff.,

Ueber die Seefischerei in Frankreich lieferten die Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins vor kurzem einen ausführlichen Bericht [1]), dem wir nur wenige Angaben entnehmen wollen. Der Ertrag wird dort auf 72 Millionen Mark beziffert. In der Seefischerei arbeiten 86000 Personen, ferner 50000 in der Strandfischerei; eine noch grössere Zahl findet in den verschiedenen Industrien Beschäftigung, die infolge der Seefischerei oder in Verbindung mit ihr betrieben werden. — Im Marine-Ministerium besteht seit 1887 ein Comité consultatif des pêches maritimes, dessen Aufgabe es ist, wissenschaftliche und Verwaltungsfragen zu studieren und zu begutachten. Die See- und Küstenfischerei ressortiert von dem Bureau für Seefischerei, das einen integrierenden Teil des Marineministeriums bildet; ihm unterstehen die Fischereipolizei, die festen und vorübergehend unterhaltenen Fischereibetriebe, die Austernbänke, die Fischerei-Inspektionen, die Staatsunterstützung der See- und Küstenfischerei, die Gewährung von Hilfen bei Verlust von Fanggeräten in ausserordentlichen Fällen, die Abgrenzung des Strandes, alle Etablissements auf dem Marinegebiet und die Seefischereistatistik. — Die Franzosen haben den Hauptanteil an der Islandfischerei. — Alle Regierungen Frankreichs, heisst es in dem Bericht, haben den Wert, welchen die Seefischerei durch die Ausbildung guter Seeleute hat, hoch angeschlagen. Sie haben daher dieses Gewerbe, das mit Mangel an Geldmitteln, mit einem ungünstigen Klima und mit Strapazen zu kämpfen hat, begünstigt, besonders durch Steuerfreiheit, Ausrüstungs- und Produktionsprämien. Alles einheimische — für die Islandfischerei auch das ausländische — Salz zur Bereitung von Fischen ist steuer- bezw. zollfrei. Ausrüstungsprämien werden für die Fangzeit und nach der Kopfzahl der unter 22 Jahre alten, für den Marinedienst eingeschriebenen Besatzungsmannschaften gewährt; hierbei sei bemerkt, dass die »Marineeinschreibung« eine alte französische Einrichtung ist, durch welche ein grosser Teil der Küstenbevölkerung Frankreichs zum Dienst in der Kriegsflotte verpflichtet wird, gegen Gewährung gewisser Vergünstigungen. Die Prämie beträgt 12—40 Mark; ihr Zweck besteht in der Heranbildung einer grossen Zahl von Matrosen. An Produktionsprämien werden 16 Mark für je 100 Kg. nach Frankreich eingeführten Rogen, 9—16 Mark für je 100 Kg. ausgeführten getrockneten Kabeljau gezahlt. Im Jahre 1894 betrugen die Prämien 67799

1) 1897 S. 79—106.

Mark für Einfuhr und 2,4 Millionen Mark für Ausfuhr. Demgegenüber unterliegt die Einfuhr fremder Fische einem Zoll von 8—50 Mark für 100 Kg. Nur für die Heringsfischerei bestehen keine Vergünstigungen, da die Aus- und Einfuhr verschwindend ist. Im übrigen sind genügende Mindestmasse und Schonzeiten festgesetzt; natürlich sind solche Massregeln nur für die Küstenfischerei möglich. — Neben der staatlichen Begünstigung der Seefischerei in Frankreich ist jedoch der Schaden nicht zu verkennen, der andererseits ihr wie besonders der Handelsmarine aus der Bevormundung durch die Kriegsmarine erwächst. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass die französische Organisation mit ihren Prämien, ihren Schutzzöllen und ihrer übertriebenen Bevormundung durch den Staat zu grosser Vorsicht bei dem Gedanken an ihre Uebertragung auf unsere Verhältnisse mahnt.

Grosse Fortschritte hat in Frankreich der Bau von Fischereifahrzeugen gemacht. — Als dringend notwendig hat sich, da Massregeln zum Schutz der Eier im Meere nicht möglich sind, die Zufuhr von junger Brut zur Wiederbevölkerung der Meere erwiesen. Dazu bedarf es besonders biologischer Stationen, da die Fischbrutanstalten nur auf wissenschaftlicher Grundlage errichtet werden können. — Im Februar 1895 ist ferner in Paris ein Verein für Seefischerschulen gegründet worden, der Berufsschulen und Kurse für Erwachsene zum Besten der Seefischer gründet, um sie in den Stand zu setzen, ihr Gewerbe mit weniger Gefahr zu betreiben, ihre Einnahmen zu erhöhen, sich gegen Krankheit und Unfall zu sichern u. s. f.; es sind in kurzer Zeit eine Reihe von Schulen gegründet worden, in denen über die verschiedensten einschlägigen Fächer unterrichtet wird [1]).

Schliesslich noch ein kurzer Blick auf die Niederlande [2]). Die Fischerflotte bestand im Jahre 1895 aus 5 189 Schiffen von 180 000 Tons mit 17 643 Mann Besatzung. Besondere Sorge wird der Erhaltung und dem Ausbau von Fischereihäfen zugewandt, sowie der Stärkung der Ausfuhr nach Deutschland durch Besserung der Transportmittel. Der niederländische Bericht hebt hervor, »dass der Deutsche ausschliesslich frische oder nahezu frische Fische zu essen wünsche; in Deutschland ist kein Markt für halbgute Fische, in England dagegen wohl«. Der Transport nach Deutschland muss daher möglichst schnell und gut erfolgen. Ferner heisst es: »Deutschland ist auf dem Wege, seine Fischerei auszubreiten,

1) 1897 S. 69 ff. 2) 1897 S. 72 ff.

dank der Unterstützung und Mitwirkung, welche der Betrieb seitens der Regierung und der unteren Verwaltungsorgane erfährt«. In den Niederlanden ist die Fischerei auf sich selbst angewiesen, nur die Verwaltungskosten des Kollegiums für Seefischerei trägt die Regierung, die besondere Posten zur Hebung des Berufszweiges nicht auswirft. Dagegen bestehen an den einzelnen Fischerplätzen Vereinigungen und Stiftungen mit ansehnlichen Mitteln zur Förderung der Fischereiinteressen.

III. Die Förderung der Fischerei in Deutschland.

1. Der Deutsche Seefischereiverein.

Die Förderung der deutschen Seefischerei liegt der Hauptsache nach in der Hand des deutschen Fischereivereins. Im Jahre 1885 wurde in diesem Verein eine »Sektion für Küsten- und Hochseefischerei« begründet. Bei der damaligen Lage der Seefischerei musste man zweifeln, ob es überhaupt möglich sein würde, einem so tief darniederliegenden Gewerbszweige mit den Geldmitteln, wie sie ein Verein im besten Falle sich beschaffen kann, wirksame Hilfe zu bringen [1]).

Der Versuch wurde jedoch angetreten und unter dem Protektorat des damaligen Kronprinzen und unter dem Vorsitze des Klosterkammer-Präsidenten *Herwig* die Sektion gegründet [1]).

Die Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen hatte, waren ausserordentlich. »Auf der einen Seite ein Stück Volkswirtschaft von hoher wirtschaftlicher und durch seine Beziehung zu der Kriegsmarine nationaler Bedeutung, auf den verschiedensten Punkten durchsetzt mit ungelösten technischen und nationalökonomischen Fragen, ein mit wenigen Ausnahmen zurückgegangenes Gewerbe, seine Vertreter mutlos und misstrauisch, in der Nation nur ganz vereinzelt ein Verständnis der Grösse dessen, was wir entbehrten, nirgends eine sichere Erfahrung, welche Wege und Methoden zum Besseren gewiesen hätten — auf der andern Seite nur der gute Wille weniger Männer und materielle Mittel geringsten Umfanges« [1]). Die Ziele der Sektion waren zunächst, auf folgende Punkte hinzuwirken: Anlage von Schutz- und Nothäfen; Erhöhung der Seetüchtigkeit der Fahrzeuge; Einführung möglichst zweckmässiger

1) 189: Sonderbeilage S. 1.

Fanggerätschaften; Abstellung fischereischädlicher Missbräuche; Förderung von Bruteinsatz und Schutz der jungen Fische; Erleichterung des Absatzes; Verringerung der Kosten des Zwischenhandels; Versicherungsveranstaltungen für beschädigtes oder verlorenes Betriebsmaterial; Förderung von Beobachtungsstationen, örtlichen Untersuchungen, statistischen Aufnahmen u. a. Mitteln wissenschaftlicher Forschung.

Wie die Thätigkeit der Sektion und die öffentliche Unterstützung ihrer Arbeiten von bescheidenen Anfängen rasch anwuchs, geht daraus hervor, dass der Kassenabschluss am Ende des ersten Berichtsjahres in Einnahmen und Ausgaben nur 5000 Mark aufwies, sich nach einem halben Jahrzehnt aber bereits verzehnfacht hatte [1]). Die Arbeit der Sektion war um so schwieriger, als die Fischer selbst, die sich »mit Recht über eine Jahrhunderte lange Vernachlässigung beklagen« konnten, dem neuen Unternehmen gegenüber zunächst sehr misstrauisch waren. Es ist der Sektion in mühevoller Arbeit, die viel Geduld und Takt erforderte, gelungen, den Fischer zu überzeugen, dass sie ihn uninteressiert fördern und unterstützen will; seine Besorgnisse, dass sich hinter der Sektion nur das Grosskapital verberge, sind verschwunden, und selbst die eine Zeit lang drohende Klippe, dass, nachdem er sich mit dem Gedanken der Hilfe von aussen vertraut gemacht, er ihr die Zügel doch zu weit schiessen lasse, ist schliesslich glücklich umschifft«.

Eine wesentliche Unterstützung fanden die Bestrebungen der Sektion durch die vom Preussischen Staate in Kiel gegründete wissenschaftliche Kommission zur Erforschung der Deutschen Meere, deren Arbeit sich mit dem letzten Teil des Programms der Sektion deckt. Von grosser Wichtigkeit war besonders die Hafenfrage, die bis zur Gründung der Sektion fast gar nicht beachtet war. Diese selbst vermochte mit ihren bescheidenen Mitteln nicht aktiv einzugreifen, es gelang ihr aber, die Regierungen zu erfolgreicher Thätigkeit anzuregen. Ebenso schwierig war die Regelung der Versicherungsfrage. Da die privaten Versicherungsgesell-

1) ebda. S. 2.

schaften Fischerfahrzeuge überhaupt nicht aufnahmen, oder ihre Benutzung wegen der Höhe der Prämien für die Fischer ausgeschlossen blieb, so fehlte thatsächlich für den grössten Teil der Nordsee und für die ganze Ostseeküste die Versicherungsmöglichkeit[1]). Im Einverständnis mit den Reichs- und Staatsbehörden unternahm die Sektion es, neue Kassen zu gründen, die zu einem Rückversicherungsverbande vereinigt wurden. — Zur Hebung des Fischhandels wurde auf eine günstige Gestaltung des Transport- und Tarifwesens hingewirkt. Besonders rege waren die Versuche zur Hebung des Fischkonsums, die darauf hinausgehen, »dass durch das ganze Land Seefische das ganze Jahr hindurch in tadellos guter Waare zu einem solchen Preise zu kaufen sein sollen, dass auch die unbemittelten Schichten der Bevölkerung das billigste Fleisch, welches existiert, zur Ernährung benutzen können. An diesem Punkte setzt eine hochwichtige sozialpolitische Aufgabe ein, welche die deutsche Seefischerei zu erfüllen hat und deren Bedeutung in demselben Masse wachsen wird, wie die Dichtigkeit der Bevölkerung zunimmt und der Anspruch an die Lebenshaltung steigt. Das erste und hauptsächlichste Mittel zu ihrer Erfüllung bleibt natürlich die massenhafte Vermehrung der deutschen Produktion; allein nebenher laufen noch viele kleinere Hilfsmittel, so z. B. Belehrung der Bevölkerung über den Wert der Fischnahrung, über die richtige Behandlung des Fisches nach dem Fang, auf dem Versandt und in der bürgerlichen Küche«. Besonders hat die Sektion sich um die Einführung der Seefische in die Soldatenküche bemüht; der Soldat soll hier den Fischgenuss schätzen lernen und, ins bürgerliche Leben zurückgekehrt, den Seefischkonsum popularisieren[2]).

Auch den mannigfachen Nebenindustrien und der Verwertung der Abfälle hat die Sektion ihre Aufmerksamkeit zugewandt. Hierher gehören Konservenfabrikation, Räuchereien, Thrangewinnung, Schiffsbau, Netzfabrikation, Hanf- und Drahtseilerei, Kabel- und Korkfabrikation, Fischmehl- und Leimgewinnung. Ferner wurden verschiedene praktische Versuche zur Verbesserung der Betriebe getroffen, wissenschaftliche Sammlungen angelegt und Ausstellungen veranstaltet.

1) ebda. S. 9/10.
2) ebda. S. 11.

Die erste Ausstellung, an der die Sektion sich beteiligte, war im Jahre 1888 eine Provinzialausstellung in Emden. Besonders erfolgreich war ihre Beteiligung dann an der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung in Bremen 1890, ebenso in Berlin 1896; die »Fischkosthallen« in den verschiedenen Ausstellungen haben nicht unwesentlich zu einer beträchtlichen Hebung des Fischkonsums beigetragen. Für die Berliner Ausstellung gewährte der Kaiser dem Verein einen Ehrenpreis von 1000 Mark und ein Reisestipendium von 2000 Mark. Während der Berliner Ausstellung wurden allein in der Fischkosthalle monatlich rund 1200 Zentner Fisch verzehrt, in Portionen, deren Preis 40 Pfennige nicht überstieg und deren Gewicht im Durchschnitt ½—¾ Pfd. betrug. Auch an der Kieler Ausstellung von 1896 beteiligte die Seefischerei sich mit grossen Sammlungen.

Im Winter 1889/90 konnte die Sektion auch die erste Fischereischule in Finkenwärder gründen. In den Fischereischulen soll den Fischern unentgeltlicher Unterricht in Nautik, allgemeiner Naturkunde der heimischen Meeresgründe u. ä. einschlägigen Fächern erteilt werden. Zur Beratung über einzelne wichtige Tagesfragen werden Fischereiversammlungen abgehalten, so 1886 in Bremerhaven und 1890 in Bremen; auch beteiligte die Sektion sich an der allerdings ergebnislosen internationalen Fischereikonferenz in London 1890[1]). Eine zur Untersuchung der deutsch-südwestafrikanischen Küste auf ihren voraussichtlich sehr grossen Fischreichtum geplante Expedition, deren Plan mit Hilfe der Kieler Kommission bereits in allen Einzelheiten festgestellt war, scheiterte an finanziellen Schwierigkeiten. Die wissenschaftlichen Untersuchungen blieben zunächst besonders in der Nordsee, deren einzelne Teile durch grössere Expeditionen erfoscht wurden.

Das stetige äussere Wachstum der Vereinsgeschäfte, verbunden mit ihrer steigenden Bedeutung, veranlasste die Sektion endlich im Januar 1894, sich selbständig zu machen; sie trennte sich also von dem »Deutschen Fischereiverein« und nannte sich hinfort: »Verein für deutsche Seefischerei«[2]). Der Verein erhielt die Rechte einer juristischen Person, und S. M. der Kaiser übernahm das Protektorat. In den neuen Satzungen traten folgende Punkte zu den oben angeführten Zielen

1) ebda. S. 19.

2) 1894 S. 237.

der früheren Sektion: Unterstützung der staatlichen Behörden durch Auskunft, Rat und Uebernahme bestimmter Aufträge; Einführung von Einrichtungen zur Abwendung oder Milderung der mit dem Fischereiberuf zusammenhängenden Gefahren; Belehrung der Fischer mittelst Fischerschulen, Vorträgen, Ausstellungen, Mitteilungen aus den Fischereibetrieben des In- und Auslandes; Verbesserung bestehender und Einführung neuer Betriebsarten; Aufsuchung und Untersuchung von Fischgründen; Hebung der sozialen Stellung des Seefischerstandes durch Wohlfahrtseinrichtungen, insbesondere durch Gründung von Unterstützungskassen für Hinterbliebene von Seefischern, Beförderung von Massnahmen zur Erleichterung und Verbilligung des Fischtransportes nach dem In- und Auslande; einheitliches Zusammenwirken mit den Lokalvereinen der Küste, der biologischen Anstalt auf Helgoland, der Kieler Kommission durch organische Arbeitsteilung; Pflege der auf das Gebiet der Seefischerei gehörigen Beziehungen zum Auslande durch Austausch von Publikationen und sonstigen Verkehr mit Behörden und Notabilitäten [1]).

Im September 1896 wurde in Berlin der dritte Seefischereitag abgehalten [2]); demselben wohnten etwa 400 Teilnehmer bei, darunter der Landwirtschaftsminister und verschiedene Vertreter der anderen Ministerien. Die »Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins«, welche monatlich herausgegeben werden, haben über denselben einen sehr ausführlichen Bericht gebracht [2]). Aus dem Geschäftsbericht für 1894/95, den der Generalsekretär Prof. Dr. Henking ablegte, ist folgendes zu erwähnen: Es wurden während der Winterruhe auf Kosten des Vereins Fischerschulen in verschiedenen Orten der Nord- und Ostseeküste abgehalten, ebenso Samariterkurse längs der ganzen deutschen Küste. Im Einzelnen ist viel für die Hebung der Betriebe und ihrer Sicherheit gethan. Auch Versicherungskassen sind in grösserer Zahl und mit Erfolg gegründet worden. Von einzelnen Massnahmen seien erwähnt: Die Versuche zur Beruhigung der Wellen mit Oel; das Eintreten für Besserung des Signalwesens auf See; ferner für die Aufnahme der grossen Heringsfischerei in die Seeberufsgenossenschaft; das Aussetzen von Preisen für die Verbesserung von Fischerfahrzeugen; die Abwehr von Erschwerungen der Fischerei, die besonders an den Flussmündungen infolge des

1) 1894 S. 243.

2) 1896 S. 143/5 und 235—341.

gesteigerten Verkehrs eintreten; die Ausarbeitung zuverlässiger Karten; die Errichtung von Eishäusern; die Einführung neuer Fischereimethoden, Untersuchungen über Verwertung bisher wertloser Fische und Fischabfälle, Unterstützung bei der Anschaffung von Geräten durch unverzinsliche Darlehen; Ausarbeitung einer Denkschrift über die Heringsschutzzollfrage u. s. f. — Der Verein geht, soweit seine Mittel es erlauben und soweit es in seiner Macht steht, zum Teil selbständig vor, zum Teil muss er sich darauf beschränken, den Regierungen Fingerzeige zu geben und bei ihnen für bestimmte Massregeln einzutreten. Was die Regierungen für die deutsche Seefischerei thun, ist zum grossen Teil gleichzeitig stets ein Verdienst des Deutschen Seefischerei-Vereins, der das Material und die Anregung liefert. In einigen der wichtigsten Fragen freilich vermag weder der Verein noch das Reich selbständig vorzugehen, wie es bei dem internationalen Charakter des Meeres selbstverständlich ist; hier muss das Reich sich damit begnügen, soweit es möglich ist, auf internationale Vereinbarungen hinzuwirken, durch welche besonders die Sicherheit der Fischereifahrzeuge gewahrt, Zusammenstössen vorgebeugt und die Ueberfischung und Raubfischerei verhindert wird.

2. Die staatliche Förderung der deutschen Seefischerei.

Zunächst wollen wir in chronologischer Reihe einige staatlichen Massnahmen zu Gunsten der Seefischerei betrachten. — Von grosser Bedeutung für die deutsche Nordseefischerei war die am 9. August 1890 erfolgte Einverleibung von Helgoland. Die Fischerei, die früher von Helgoland aus in sehr bedeutendem Umfange betrieben wurde, ist in den letzten Jahrzehnten allerdings sehr zurückgegangen, aber noch eines grossen Aufschwunges fähig; zudem ist Helgoland ein sehr wichtiger Stützpunkt für die übrige Nordseefischerei. Schon an dem Tage, als die deutsche Flagge zum erstenmale auf der kleinen Insel gehisst wurde, betonte der Vorsitzende des Seefischerei-Vereins [1]) die Bedeutung dieser Thatsache für die deutsche Nordseefischerei, gleichzeitig aber auch die Notwendigkeit der Anlage eines Zufluchtshafens, der namentlich im Winter den grösseren Teil der Fischerfahrzeuge sichern Ankergrund gewährte. In der Nähe der Insel befinden sich einige der wichtigsten Fischgründe, auch ist eine

1) 1890 S. 76/7.

Steigerung des Heringsbestandes in der weiteren Umgegend zu erwarten. Von Bedeutung ist Helgoland namentlich auch für das Signalwesen zur Sicherung der Fischereifahrzeuge. Ganz besonders wurde die Errichtung einer biologischen Station auf dem neugewonnenen Eiland empfohlen. In der That fand dieser Wunsch schnell Berücksichtigung, und im Jahre 1892 wurde eine solche Station eröffnet[1]). Die Insel war auch wegen der äusserst mannigfaltigen Tier- und Pflanzenformen an dieser Stelle der Nordsee wie kein anderer Punkt für derartige wissenschaftliche Untersuchungen des Meeres geeignet. Neben den rein wissenschaftlichen Zielen handelt es sich darum, wissenschaftliche Grundlagen für einen vernünftigen Betrieb der Seefischerei zu gewinnen, die Ernährung, Entwicklung, Fortpflanzung und namentlich die Wanderungen der Nutzfische zu untersuchen, Fischgründe und Laichplätze aufzusuchen und Versuche mit der künstlichen Aufzucht von Seefischen anzustellen. Für die grosse Wichtigkeit solcher Untersuchungen spricht die Thatsache, dass die Fischerei, obwohl eine der ältesten Erwerbszweige der Menschen, heute noch irrationeller betrieben wird, als irgend ein anderer. Die Seefischerei steht noch heute auf der Stufe des Raubbaus. Schon wiederholen sich die Klagen über Abnahme der Fische in der Nordsee in beunruhigender Weise. Die Frage der Verhütung einer Ueberfischung wird immer brennender, je grösser der Anteil der Seefischerei an der Volksernährung wird. Soll diese wichtige Quelle der Volksernährung nicht versiegen, so ist ein rationeller Betrieb der Seefischerei unentbehrlich, der mit zunehmender Bevölkerung schliesslich zur Meereskultur übergehen wird[2]).

Von grösster Bedeutung für die Seefischerei ist eine andere verwandte Anstalt, die deutsche Seewarte in Hamburg,

---

1) 1892 S. 119.

2) Eine gewisse Bedeutung hat die Einverleibung Helogolands für die Seefischerei auch noch dadurch, dass nunmehr auch der Hummerfang in die Reihe der deutschen Seefischereibetriebe aufgenommen ist. (1896 S. 219.) Die Hummerfischerei wird bei Helgoland den grössten Teil des Jahres hindurch betrieben; sie ruht im Sommer während der vorgeschriebenen Schonzeit vom 15. Juli bis 15. September und im Winter während der kältesten Zeit. Es ist um so wichtiger, dieses wertvolle Gewerbe zu schützen, als das Vorkommen des Hummers bei Helgoland ganz beschränkt ist. Zunächst ist ein verhältnismässig geringes Minimalmass festgesetzt worden. Bei etwaiger Abnahme des Ertrages wäre es notwendig, die Eier tragenden Weibchen am Leben zu lassen bezw. sich nach dem Muster

die im Jahre 1875 errichtet worden ist [1]). Die Seewarte unterrichtet die Küstenbevölkerung fortgesetzt und so schnell wie möglich über den Stand der Witterung und warnt sie besonders vor herannahenden Stürmen. Die Nachrichten müssen, wenn sie ihren Zweck, die Fischereifahrzeuge und die Fischer selbst zu sichern, so schnell und so weit wie irgend möglich verbreitet werden. Demgemäss ist die Errichtung von Signalstationen in den letzten Jahren immer weiter ausgedehnt [2]). — —

Nachteilig für die Ausdehnung der Seefischerei ist das Entstehen der zahlreichen Badeorte [3]). Ueberall da, wo der Badeverkehr sich der Fischerorte bemächtigt, verleidet die bequeme und gefahrlose Art des Verdienstes den Fischern die Freude an der Ausübung ihres eigenen, freilich beschwerlicheren und gefahrvolleren Berufes, das Aufsuchen grösserer, entfernter Fischplätze unterbleibt und der Betrieb beschränkt sich immer mehr auf die Küste. Zum Teil dürfte dieser Uebelstand wohl gehoben werden, wenn auch die Fischerei einträglicher und ungefährlicher gestaltet würde, was bis zu einem gewissen Grade durch wissenschaftliche Untersuchungen des Meeres, Unterstützung der Fischer durch Darlehen, bessere Ausrüstung, gutes Nachrichtenwesen, Versicherungs- und Unterstützungs-Kassen u. dergl. zu erreichen ist. So kann aus eigener Anschauung bestätigt werden, dass z. B. an der Küste der Danziger Bucht infolge der Anlage eines Fischereihafens in Hela und sonstige Unterstützung der Hochseefischerei die Fischerei auch von den zahlreichen Badeorten aus wieder lebhafter betrieben wird.

Ein besonderes Hemmnis besteht noch an der Küste von Neuvorpommern und Rügen [4]). Dort ist die Fischerei nicht frei, es bestehen vielmehr alte Fischereigerechtigkeiten, aus denen bei-

anderer Staaten der künstlichen Hummerzucht zuzuwenden. Vorläufig sind einschneidende Massregeln jedoch noch nicht begründet.

1) 1890 S. 66 ff. u. 105 ff.

2) Eine weitere Ausdehnung des Signalwesens wird von dem Seefischereiverein dringend gewünscht (1895 S. 220 ff. u. 296 ff.). Es ist nötig, »die Sturmwarnungen nicht nur auf das Gebiet der Küste zu beschränken, sondern dieselben innerhalb eines gewissen Rayons auf See zu verbreiten«. Dazu ist erforderlich, dass die Feuerschiffe an das Telegraphennetz angeschlossen und mit Sturmsignaleinrichtungen versehen werden, die auch nachts möglichst leistungsfähig sind, und dass die passierenden Dampfer aller Nationen sich der leichten Mühe unterziehen, diese Sturmsignale aufzunehmen und ihrerseits den Fischerflotten auf See kenntlich zu machen.

3) 1892 S. 5.

4) 1892 S. 18.

spielsweise der Fiskus 45 000, die Stadt Stralsund 18 000 Mark jährlich beziehen soll; es ist sehr zu wünschen, dass diese Belastung des Gewerbe überall in Fortfall kommt.

Von allgemeinster Bedeutung sind die Erleichterungen des Fischhandels und -Transportes. Leider ist es nicht selten, dass die Fischhändler die einzelenen Fischer durch Darlehen von sich abhängig machen und sie verpflichten, ihre Ernten an keiner anderen Stelle abzusetzen, so dass sie sich jede willkürliche Preisdrückung gefallen lassen müssen und somit den schlimmsten Wucher leiden [1]). Derartige Uebelstände sind nur dadurch zu beseitigen, dass den Fischern der Kredit erleichtert wird. Ueberhaupt hat die Fischerei lange darunter gelitten, dass das Kapital sich fast völlig von ihr zurückhielt. Erst mit der grossen Ausdehnung der Hochseefischerei beginnt es ihr zugänglich zu werden, doch sind die Fischer zur Beschaffung genügender Ausstattungen, besonders zur Anschaffung von Fahrzeugen, die den modernen Anforderungen genügen, hinlänglich sicher sind und einen rationellen Betrieb ermöglichen, auf billige staatliche Darlehen angewiesen. Besonders liegt es neben der Sicherheit der Fischer im volkswirtschaftlichen Interesse, ihnen stets die besten Fahrzeuge und Geräte zugänglich zu machen, um der ausländischen Konkurrenz die Spitze bieten zu können. — Was den Absatz anbetrifft, so kommt die Regierung der Fischerei dadurch entgegen, dass sie ihre Produkte zum einfachen Frachtsatz als Eilgut befördert; gelegentlich wird freilich darüber geklagt, dass diese Massnahme nicht weit genug ausgedehnt ist und daher einige Erzeugnisse vom binnenländischen Markte ausgeschlossen sind [2]). Der Seefisch ist, als Transportobjekt betrachtet, ein leicht verderbliches, in den wichtigsten seiner Arten billiges, allgemeines Nahrungsmittel, das nur aus der See zu beziehen, für einen Massenabsatz aber auf die dicht bevölkerten Teile des Binnenlandes angewiesen ist [3]). Er bedarf also, um nicht zu verderben, eines möglichst raschen Transportes bezw. künstlicher Mittel der Erhaltung, sodann eines billigen Transportes, da er sonst nicht als billiges Volksnahrungsmittel dienen kann. Die Billigkeit des Transportes wird dadurch erschwert, dass der Transport stets nur in einer Richtung (landeinwärts) erfolgt, dass die Wagen aber oft leer zurückgehen müssen. Ist der Seefisch also einmal auf einen schnellen und billigen Eisenbahntransport an-

1) 1892 S. 25. 2) 1892 S. 31. 3) 1896 S. 252 ff.

gewiesen, so macht er gleichzeitig für die Eisenbahn besondere Schwierigkeiten, da er besonders gebaute Wagen erfordert, die obendrein nur während ihres halben Laufes benutzt werden. Trotz der Schwierigkeiten wurden z. B. in England i. J. 1895 nicht weniger als 445 167 Tons Seefische i. W. von mehreren 100 Millionen Mark, zum Teil auf weite Entfernungen, durch die Eisenbahnen befördert. Dass der Vergleich mit England trotz der sehr viel günstigeren Küstenverhältnisse Englands wohl gezogen werden kann, geht daraus hervor, dass z. B. die Entfernung von Aberdeen nach London nicht geringer ist als die von Hamburg nach München, und doch in der Heringssaison täglich der ganzen Länge nach von mehreren Spezialfischzügen mit Schnellzugsgeschwindigkeit durchfahren wird. Bei uns ist der Fischkonsum im Binnenlande, besonders in Süddeutschland, noch sehr zurückgeblieben; Dr. *Ehrenberg* schätzt — in einem auf dem letzten Seefischereitag gehaltenen Vortrage [1]) — den Seefischkonsum in Berlin auf etwa 3—4 Pfund für den Kopf der Bevölkerung, den von London dagegen auf 72 Pfund. Der Umstand aber, dass London einen grossen Teil der Fische aus Aberdeen bezieht, thut dar, dass wir auch in ganz Süddeutschland einen sehr bedeutenden Seefischkonsum ermöglichen könnten. Was für den Fischtransport gethan werden kann, lehrt ein Blick auf Grimsby, den grössten Fischereihafen der Welt, der in einem Jahre über 100 000 Tons versendet. In der bei den Fischdocks befindlichen Telegraphenstation beträgt die Zahl der dort täglich abgehenden und ankommenden Telegramme nicht weniger als 2500, was sich daraus erklärt, dass der Fischverkehr für seine Korrespondenz so gut wie ausschliesslich auf den Telegraphen angewiesen ist; für unsere deutsche Post- und Telegraphenverwaltung liegt hierin ein kräftiger Antrieb, sich auch ihrerseits für Hebung des Fischverkehrs zu bemühen, bemerkt *Ehrenberg*. Grimsbys Bedeutung ist durch die Eisenbahngesellschaft geschaffen, die in den 50er Jahren eine Eisenbahnlinie nach dem günstig gelegenen, aber damals nur etwa 4000 Einwohner zählenden Städtchen legte, auf eigene Kosten die ersten Fischerfahrzeuge baute und dadurch Privatleute ermutigte, dem Beispiel zu folgen, und mit grossen Opfern geräumige und praktische Einrichtungen für den Fischverkehr schuf und sie stets, dem Wunsche der Interessenten entsprechend, verbesserte und erweiterte. Die

1) 1896 S. 252 ff.

Einwohnerzahl von Grimsby ist inzwischen auf 56 000, der Wert des Fischversandes auf mehrere 100 Millionen Mark gestiegen — alles nur Dank der für die Seefischerei günstigen Lage — doch diese war schon früher vorhanden und brachte doch keine Vorteile — und ganz besonders Dank der Eisenbahn. Die frischen Fische werden in G. am Quai in den Fischhallen in Kisten und Fässern niedergelegt, sofort verauktioniert, verpackt und verladen, wobei die Eisenbahnbeamten das Gewicht zur Vermeidung von Zeit- und Geldverschwendung nur durch Schätzung feststellen. Alle Fischwagen werden dort von den Eisenbahngesellschaften gebaut und den Interessenten zur Verfügung gestellt. In Deutschland hat man die Spezialwagen bisher nicht gekannt, da die Eisenbahnverwaltungen den Bau von Spezialwagen überhaupt den Interessenten zu überlassen pflegten. Interessenten, die dazu im Stande wären, giebt es aber in Deutschland nicht, und wenn sogar in England, trotzdem solche dort wohl vorhanden wären, die Bahnen selbst die Fischwagen stellen, so wird dies bei uns um so mehr geboten sein [1]). Versuche sind in Deutschland neuerdings auf Antrag des Deutschen Seefischereivereins gemacht. — In England geschieht der Versand nun, wie schon bemerkt, in besonderen Fischzügen, welche mit Schnellzugsgeschwindigkeit fahren und bisweilen an Schnelligkeit unsere besten D.-Züge erreichen. In Deutschland ist die Verbindung von der Ost- und Nordseeküste nach Berlin im allgemeinen einstweilen befriedigend, was jedoch für die Verbindung mit dem Westen und Süden Deutschlands, also gerade mit den wegen des katholischen Glaubens der Bevölkerung wichtigsten Absatzgebiete für Fische, leider nicht der Fall ist. Die weitere Verteilung der Fische von den grossen Hauptorten auf die kleineren Plätze mittelst der Seitenlinien ist in Deutschland noch in weit höherem Grade verbesserungsbedürftig; es wird dringend gewünscht, dass die Fische wie in England von den lokalen Verteilungscentren aus mit den nächsten nach ihrer Ankunft dort abgehenden Personenzügen weiter befördert werden. Ebenso wird die Ausdehnung der für frische Fische bestehenden Frachtvergünstigung — Transport als Eilgut zum einfachen Frachtsatz — auf geräucherte Fische, die gleichfalls ein billiges und langen Transport nicht vertragendes Massennahrungsmittel bilden, dringend gewünscht. Heute setzen unsere Fischdampfer

1) 1896 S. 258/9.

namentlich im Sommer ihren Fang oft in England ab, wo sie nur halb so viel Fracht zahlen wie bei uns [1]). Was in Grossbritannien für die Erleichterung und grossartige Ausdehnung des Fischtransportes möglich war, kann auch uns um so weniger unerreichbar sein, als bei uns die Bahnen nicht in den Händen von Erwerbsgesellschaften, sondern in denen des Staates sind. Die wichtigsten Forderungen an die Eisenbahnverwaltungen sind nach dem vorstehenden:

Einstellung besonderer Fischwagen,

Einstellung besonderer Fischzüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit auf den Hauptlinien.

Sofortige Weiterbeförderung mit den Personenzügen auf den anderen Linien.

Ausdehnung der Frachtermässigung auf konservierte Fische.

Soweit ein täglicher Fischzugtransport heute nicht thunlich oder angebracht erscheint, wäre es mindestens sehr wünschenswert, solche Züge in jeder Woche derartig zu befördern, dass nach allen Teilen Deutschlands und darüber hinaus nach der Schweiz, Italien, Oesterreich zu jedem Freitag eine grosse Menge frischer Seefische gelangen kann, da der Bedarf dann besonders gross ist [2]). Durch eine derartige massenhafte Einführung des billigen Seefischs würde eine weitere Einbürgerung und demgemäss ein gesteigerter Bedarf von selbst erfolgen.

Auch die Telegraphenverwaltungen haben der Fischerei gegenüber gewisse Aufgaben; einmal die möglichst weite Ausdehnung des telegraphischen Dienstes an der Küste im Interesse des Signalwesens — namentlich ausgedehnteste und schnellste Beförderung der Sturmwarnungen —, sodann vielleicht auch gewisse Erleichterungen für den telegraphischen Nachrichtenverkehr von den Fischlandungsplätzen aus, dessen Wichtigkeit aus dem Beispiel von Grimsby erhellt.

Abgesehen von der Ausdehnung des Signalwesens dienen die hier geforderten Massnahmen durchweg dazu, den Fischkonsum im Binnenlande zu heben. Es ist schon oben darauf hingewiesen worden, welche sozialpolitische Bedeutung die Verbreitung dieses billigen Volksnahrungsmittels hat. Dass der Konsum noch einer grossen Steigerung fähig ist, wenn auch in Süddeutschland der Seefisch überall leicht zugänglich gemacht wird, unterliegt keinem Zweifel. Gleichzeitig wird, wenn

1) 1896 S. 236. 2) 1896 S. 270.

der Absatz erleichtert und ein geringerer Teil des Ertrages für Transportkosten verbraucht wird, auch die Lage der Fischer selbst und die Seefischerei überhaupt gehoben; denn mit der Vergrösserung des heimischen Marktes würde sich auch im Inlande der Seefischerei ein grösseres Interesse zuwenden und es wäre zu erwarten, dass mehr Kapital für ihre Zwecke flüssig würde. — Inzwischen ist es von grösster Wichtigkeit, fernerhin für die Sicherheit der Fischer in ihrem schweren und gefahrvollen Gewerbe zu sorgen. Auf die einzelnen Fragen ist schon an verschiedenen Stellen hingewiesen worden.

Eine hervorragende Stelle nimmt in den Massnahmen zur Sicherung und Ausdehnung der Seefischerei die Anlage von Fischereihäfen ein; auch verschiedene sonstige Wasserbauten sind für die Seefischerei von grosser Bedeutung. In den letzten Etatsjahren sind u. a. folgende wichtige Wasserbauten unternommen bezw. in den Etat eingestellt[1]): Zur Herstellung einer 6,5 m tiefen Fahrrinne von Königsberg durch das Frische Haff nach Pillau sind nach und nach über 7 Millionen Mark bewilligt worden; die Vorteile der hierdurch geschaffenen erleichterten Verbindung zwischen Königsberg und seinem Hafen kommen natürlich auch der Seefischerei zu gute. — Zur Vergrösserung des Hafengebietes und zur Anlage eines Fischereihafens zu Geestemünde sind beträchtliche Summen flüssig gemacht, zunächst 1890/92 600 000 Mark; die weiteren Kosten für die Landgewinnung und die Erbauung des Fischereihafens wurden auf 5 1/2 Millionen veranschlagt, doch machten sich beträchtliche Mehrkosten unvermeidlich, so dass für das Jahr 1896/97 noch eine Nachforderung von 750 000 Mark in den Etat eingestellt wurde[2]). Der Fischereihafen ist am 1. November 1896 eröffnet, der Betrieb des Auktionswesens, des Seemannsheims, der Restauration u. s. w. einer aus den Interessenten gebildeten Genossenschaft übergeben worden. Die grosse 450 m lange Fischhalle war in kürzester Zeit verpachtet; da die ganze Anlage wohl gelungen ist, steht zu hoffen, dass sich Geestemünde als Hauptfischmarkt Deutschlands behaupten und immer mehr entwickeln wird. Dazu ist freilich unbedingt erforderlich, dass die Anlagen immer wieder dem wachsenden Bedarf angepasst werden. — Von weiteren Anlagen neuesten Datums sind zu nennen: Erweiterung des Hafens bei

1) 1894 S. 180 ff.
2) 1897 S. 43/4.

Sassnitz (1 Million), Errichtung einer Leuchtfeueranlage bei Kahlberg auf der Frischen Nehrung (105000 M.), Herstellung eines Fischereihafens bei Schaaksvitte im Kurischen Haff (Gesamtkosten 77000, Staatsbeihilfe 60000 M.), Erweiterung des Fischereihafens in Altona (3/4 Million), Ausbaggerung der Elbstromrinne (450000 M.), Vertiefung der Süderelbe (690000 M.), Regulierung der Swine u. a. m. Für diese Wasserbauten sind im laufenden Etatsjahr über 4 Millionen im »Etat der Bauverwaltung« vorgesehen. Ferner ist in den letzten Jahren ein Fischereihafen in Hela [1]) gebaut, nachdem schon lange ein dringendes Bedürfnis bestand; ohne diesen Hafen war auch eine thatkräftige Hebung der Hochseefischerei im östlichen Teile der Ostsee nicht möglich. Die Hochseefischerei hat nun, nachdem der Hafen gebaut ist und vom Reichskanzler zinsfreie Darlehne zur Beschaffung von Hochseeboten und Treibnetzen gewährt worden sind, in der That einen bedeutenden Aufschwung genommen. Im Jahre 1890 lagen nur 2 deutsche und 8—10 ausländische Fischer in der Danziger Bucht dem Lachsfange ob, zu Beginn des Jahres 1894 aber war die Zahl der westpreussischen Hochseeboote bereits auf 180 gestiegen.

Es ist selbstverständlich, dass auch das Versicherungswesen in den Dienst des an Gefahren so reichen Seefischereibetriebes gestellt wird. Auch diese Frage ist im Laufe unserer Betrachtungen schon verschiedentlich gestreift worden. Gerade die Versicherungsfrage bereitete dem Seefischereiverein (bezw. der »Sektion«) grosse Schwierigkeiten. Teils gelang es ihm, mit Erfolg Versicherungskassen ins Leben zu rufen, teils sorgte er durch Samariterdienst für das Wohl verunglückter Fischer. Für besonders grosse Unglücksfälle, denen allerdings gerade die Seefischer stark ausgesetzt sind, wird gewöhnlich freilich die Privatwohlthätigkeit angerufen werden müssen. Ein derartiger schwerer Fall ereignete sich, wie man sich erinnern wird, bei einem Dezembersturm im Jahre 1894; für die Hinterbliebenen der damals verunglückten Fischer sammelte der Seefischereiverein gegen 70000 Mark, darunter ein Gnadengeschenk des Kaisers und der namhafte Ertrag eines Wohlthätigkeitskonzertes im Reichstagsgebäude [2]). — Eine Verordnung des Bundesrates liess im Jahre 1896 auf Grund des § 1, Abs. 5 des Gesetzes betr. die Unfallversicherung

1) 1893 S. 31.
2) 1895 S. 159.

der Seeleute vom 13. Juli 1887 die Wohlthaten dieses Gesetzes auch den an der grossen Heringsfischerei beteiligten Personen zu Teil werden und erfüllte damit eine alte Forderung des Seefischereivereins [1]). Neuerdings ist das Gesetz weiter auf die Seefischerei ausgedehnt. Die Unfallversicherung des Fischers selbst bildet jedoch nur einen Teil seiner Sicherung; wie er selbst, so ist auch sein ganzes Gerät fortgesetzt stark gefährdet, und es ist für ihn von ganz besonderem Wert, wenn er ohne zu grosse Opfer sein Fahrzeug und Netz gegen Verlust oder Beschädigung durch Naturgewalten zu versichern vermag. Wie weit die Versicherungskassen gegenwärtig dem Bedürfnis genügen, ob sie insbesondere den Versicherten keine zu hohen Opfer auferlegt, vermag ich nicht zu entscheiden; zweifellos ist jedenfalls, dass sich die Verhältnisse in den letzten Jahren sehr gebessert haben [2]). — Eine weitere Gefahr erwächst den Seefischern und ihren Fahrzeugen aus den anderen Schiffen, die auf der See verkehren, und denen sie entweder gar nicht, oder doch nur unter schwerer Schädigung des Betriebes hinlänglich schnell auszuweichen vermögen. Das Wegerecht macht der Gesetzgebung der verschiedenen an der Seefischerei beteiligten Staaten daher auch fortgesetzt Schwierigkeiten. Das Hanseatische Oberlandesgericht hatte am 3. November 1894 entschieden, dass alle Seefischerfahrzeuge, auch wenn sie fischen, also an ihren Netzen festgebunden sind, denselben Ausweichvorschriften unterliegen, wie die in voller Freiheit sich bewegenden Kauffahrer [3]). Diese Auffassung ist natürlich für die Seefischerei äusserst verhängnisvoll; in der That gestehen die englischen Gerichtshöfe denn auch dem fischenden Dampfer allen manövrierfähigen Fahrzeugen gegenüber das Wegerecht zu. Um die geringere Manövrierfähigkeit anzuzeigen, sind ihnen besondere Unterscheidungslichter gegeben. Den deutschen Reichstag beschäftigte noch in diesem Sommer eine Interpellation (Abgg. Hahn u. Genossen), dahingehend, ob die mit dem 1. Juli 1897 in Kraft tretende Kaiserl. Verordnung betr. die Lichter- und

1) 1896 S. 22.

2) Einen ausführlichen Bericht über die Lage der Versicherungskassen, der sich recht günstig über dieselben ausspricht und viel interessantes Material enthält, lieferte der Generalsekretär der »Sektion«, Dr. Henking, in einem besonderen Beihefte zu Nr. 3/4 der »Mitteilungen« von 1893; ferner brachten die Mitteilungen im August 1896 einen eingehenden Bericht über die älteste und bedeutendste dieser Kassen in Finkenwärder, die seit 1835 besteht und sich vortrefflich bewährt hat.

3) 1895 S. 175 ff.

Signalführung der Fischerfahrzeuge, vom 10. Mai 1897, bezüglich des Wegerechts der Fischdampfer völlige Gleichheit der Rechtsgrundlagen mit England schaffen solle; der Staatssekretär v. Boetticher beschränkte seine Antwort »auf ein lautes und vernehmliches Ja!« Die Frage war in einer Kommission aus Vertretern der beteiligten Behörden sowie aus Fischerei- und Schifffahrtskreisen am 24. Februar 1897 im Reichsamt des Innern eingehend beraten [1]). Der verhängnisvolle Beschluss des internationalen nautischen Kongresses, der 1889 in Washington getagt hatte, die Fischdampfer als hinlänglich manövrierfähig, also zum Ausbiegen verpflichtet, zu betrachten — dem auch die obige Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts entspricht — ist durch die Kaiserliche Verordnung für Deutschland nun ebenso glücklich aus der Welt geschafft, wie er es für England schon lange war. — Neben der Absatzerleichterung und persönlichen Sicherung der Seefischer ist die Sorge für ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den ausländischen Fischern, die Sorge für Hebung des Ertrages nicht zu vergessen. Hierher gehören die mehrfach erwähnten Massnahmen, welche bezwecken, dem Seefischer die Fortschritte der Technik, die Verbesserungen der Ausrüstung, Fanggeräte und Methoden zugänglich zu machen, ohne ihn mit Opfern zu belasten, die er nicht zu tragen vermag; ein derartiges Mittel ist namentlich die Gewährung zinsfreier Darlehen zur Beschaffung brauchbarer, den modernen Anforderungen entsprechender Fahrzeuge. Nicht erwähnt haben wir bisher die durch Königliche Fischmeister erteilten Unterweisungen der Fischer im Gebrauche zweckmässiger Geräte u. s. w. Die Unterweisungen werden nach dem Wanderlehrersystem durch Reisen an der Küste erteilt; über solche Unterweisungsreisen des Kgl. Fischmeisters Hinkelmann an der schleswig-holsteinischen Ostküste haben die »Mitteilungen« verschiedentlich berichtet [2]). Der Seefischereiverein seinerseits hat übrigens auch dankenswerte Versuche gemacht, die Seefischer auch in der Buchführung zu unterweisen [3]). Unter dem Titel: »Buchführung für den Fischereibetrieb« hat er eine Anleitung herausgegeben, die zunächst für den Unterricht in den Fischerschulen, dann aber auch für den praktischen Ge-

1) 1897 S. 150.
2) 1894 S. 83/5, 1895 S. 34/41, 1896 S. 1/4.
3) 1895 S. 5 u. 215/17.

brauch des einzelnen Seefischers bestimmt war; auch durch Vorträge ist für die Verbreitung der Buchführung gesorgt.

An dieser Stelle seien auch noch die Bemühungen des Deutschen Seefischereivereins um die Errichtung von Seemannsheimen erwähnt, die an verschiedenen Küstenorten gegründet sind [1]). Auch der neue Fischereihafen in Geestemünde ist z. B. mit Anstalten versehen worden, die der Wohlfahrt und der sittlichen Förderung der Seeleute dienen. Die Königlichen Behörden sind den diesbezüglichen Wünschen gern entgegengekommen und haben im Anschluss an das Restaurationsgebäude in einem besonderen Flügel ein Fischerheim nebst Lesezimmer und Heuerbureau errichten lassen. Die Errichtung von Heuerbureaus ist um so wichtiger, als die bisherige Zersplitterung des Heuerwesens den Stellensuchenden grosse Zeit- und Geldverluste verursacht, und als die Unsitte, dass die gesamte Heuervermittlung in Wirtschaften sich vollzieht, dem Leichtsinn und der Trunksucht Vorschub leistet. — Aehnliche Einrichtungen sind an der Küste von Pommern und Rügen durch private Wohlthätigkeit getroffen worden [2]). In der Stellenvermittelung bleibt noch manches zu thun, doch lässt der Seefischereiverein diese Frage nicht aus dem Auge.

Zur Hebung des Ertrages dienen auch die mehrfach mit Unterstützung der Regierung unternommenen wissenschaftlichen Untersuchungen des Meeres, wie sie nicht nur durch die Kieler Kommission und die biologische Anstalt in Helgoland unternommen werden [3]). Verschiedene Teile der Ost- und Nordsee sind wiederholt von eigens zum Zwecke der Untersuchung nach Fischgründen, Laichplätzen u. dgl. ausgerüsteten Expeditionen durchforscht worden. Der grossartige Aufschwung der Nordseefischerei der letzten Jahrzehnten war nur dadurch möglich, dass die hohe See als ganz neues Produktionsgebiet erschlossen, dass bisher völlig unberührte, wahrhaft jungfräuliche, lebensreiche Gründe des offenen Meeres entdeckt und ausgenutzt wurden. Nachdem sich aber einmal die Seefischerei der hohen See bemächtigt und hier eine wüste Raubwirtschaft begonnen hatte, musste sich bald zeigen, dass auch die Schätze des Meeres nicht unerschöpflich sind, neue Fischgründe mussten gesucht, die Lebensweise und Wanderungen der einzelnen Fischarten mussten erforscht werden, um wenigstens ein wenig System in diese Raub-

1) 1896 S. 354. 2) 1892 S. 38. 3) 1896 S. 316—330 etc.

wirtschaft zu bringen. Die physikalischen Zustände des Meeres sind natürlich von grossem Einfluss auf das Leben seiner Bewohner, und um die Hochseefischerei möglichst vorteilhaft betreiben zu können, muss man diese Zustände kennen und untersuchen [1]). — Neben diesen Untersuchungen haben besonders die auf die Ueberfischung der Meere gerichteten Forschungen eine grosse Bedeutung gewonnen. Dass die Frage der Ueberfischung keine müssige ist, geht daraus hervor, dass im Jahre 1891 bereits eine internationale Konferenz nach London berufen wurde zur Beratung von möglicher Weise zu ergreifenden internationalen Schonmassregeln in der Nordsee [2]). Damals war die Frage wissenschaftlich noch nicht hinreichend geklärt. Eine Kommission des englischen Unterhauses stellte nun diesbezügliche Erhebungen an, deren Ergebnisse 1893 in einem umfangreichen Blaubuch veröffentlicht wurden. Fast alle Aussagen gipfelten in der Ueberzeugung, dass die ersten Zeichen beginnenden Verfalls der kostbaren Fischbestände der Nordsee deutlich zu erkennen sind, dass es wie bisher nicht weitergehen kann, wenn jene Fischbestände nicht demselben Schicksal entgegengehen sollen, das einst die reichen Walgründe der nordischen Meere gehabt haben. Eine durchgreifende gesetzliche Regelung der Nordseefischerei sei früher oder später unabweisbar. Der Direktor der biologischen Anstalt auf Helgoland, Prof. Dr. Heincke, hat die Frage einer eingehenden Untersuchung unterzogen, auf die hier verwiesen sei [2]). Aus den Beweisen für die Ueberfischung sei nur erwähnt, dass z. B. die englische Statistik der letzten 6 Jahre (—1894) zu dem Ergebnis kommt, dass die Masse der aus der Nordsee angebrachten Seefische die gleiche geblieben ist, trotzdem sich die Zahl und namentlich die Grösse der Fischereifahrzeuge erheblich vermehrt hat und die Fahrten jetzt weit über die alten Gebiete hinaus ausgedehnt werden. Der Durchschnittsfang des einzelnen Fahrzeugs hat sich erheblich vermindert. Auch das Gewicht der gefangenen Fische ist in der Abnahme begriffen. Wir sind im Begriff, das Kapital unserer Nordseefischerei anzugreifen. Alle Gelehrten und Praktiker stimmen darin überein, dass die Wurzel des Uebels in der masslosen Vernichtung der Jungfische liegt.

Ueber die zu ergreifenden Schonmassregeln herrscht nichts

1) 1896 S. 122.
2) 1894 S. 61 ff.

weniger als Einigkeit. Vielfach werden besondere Schonreviere und Schonzeiten gefordert; die Untersuchungen von Prof. Heincke sprechen jedoch gegen dieselben. Als das beste Mittel wird überwiegend das Landungs- und Verkaufsverbot untermassiger Fische angesehen; unleugbar wird dieser Vorschlag zum Ausgangspunkt jeder Seefischereigesetzgebung werden, um so mehr als in verschiedenen Ländern ein solches Verbot in geringem Grade bereits besteht. Die Schwierigkeiten sind aber auch hier sehr gross, und diese Massnahme allein ohne andere Schonvorschriften dürfte kaum genügen. Zunächst müssen die dem Verkaufsverbot untermassiger Fische zu Grunde liegenden Minimalmasse überall dieselben sein. Die Hauptbedingung aber ist, dass die Methode der Grundnetzfischerei derartig abgeändert wird, dass der Fischer, der nun kein Interesse mehr an dem Fang untermassiger Fische hat, auch gar keine mehr fangen kann oder doch die gefangenen so wenig beschädigt, dass er sie lebensfähig dem Meere zurückgeben kann. Prof. Heincke kommt u. a. zu folgenden Forderungen, die alle auf gründliche, praktisch-wissenschaftliche Untersuchungen und Experimente abzielen:

Untersuchungen der wichtigsten Jungfischgründe der deutschen Nordsee.

Untersuchung der örtlichen Eigentümlichkeiten der wichtigeren Plattfische in der deutschen Nordsee.

Aussetzen gezeichneter Nutzfische.

Praktische Versuche mit verbesserten Fanggeräten. —

Einen weiteren, höchst lesenswerten Aufsatz veröffentlichte Prof. Heincke über diese Frage anlässlich des dritten Seefischereitages [1]), in dem er sich noch viel schärfer ausspricht.

»Denken Sie, sagt Prof. Heincke, an die Entdeckung der baum- und wildreichen Gebiete Nordamerikas, der büffelreichen Prärien, bedeckt mit den fruchtbarsten, keiner Düngung bedürfenden Erdreich. Denken Sie an die Elefantenherden Inner-Afrikas, an die reichen Waldgründe Spitzbergens und Grönlands, an die nordischen Eis-Inseln mit ihren ungeheuren Herden von Robben und Walrossen. Was ist aus allen diesen scheinbar unerschöpflichen Quellen der Natur geworden? Sie sind versiegt oder dem Versiegen nahe. — Unsere moderne Seefischerei geht früher oder später unweigerlich demselben Schicksal entgegen«. — Auf dem Festlande ist der Mensch übergegangen zu einer be-

1) 1896 S. 316—330 etc.

wussten, weisen Leitung der organischen Produktion, zur »Kultur«. Die Fischerei ist eine der ältesten Erwerbsthätigkeiten des Menschen, aber vor ihr macht die Kultur halt. — Seit 100 Jahren ist der Mensch wenigstens in der Binnenfischerei zu den Anfängen einer Wasserkultur, zur Teichanlage und künstlichen Fischzucht übergegangen. Abgesehen von den Austernbänken an den Küsten — keine Spur von Ausdehnung der Wasserkultur auf das offene Meer. Noch ist der Glaube zu tief gewurzelt, dass das Meer an organischem Leben ebenso reich und unerschöpflich sei, wie seine Ausdehnung gewaltig und seine Tiefe grenzenlos. Die wissenschaftliche Forschung hat diese Annahme völlig widerlegt; sie hat dargethan, dass die Flachsee unendlich viel lebensreicher als der Ozean ist, dass also nach einer Zerstörung des Fischbestandes in den Flachseen auf die Hilfe des Ozeans nicht zu bauen ist. Wir werden daher für alle Zukunft auf die Flachsee, als die reichsten Teile des Meeres und die einzig möglichen Gebiete einer kräftigen Meereskultur hingewiesen. Dass die Meereskultur mit der Zeit zu einer unabweisbaren Aufgabe der Menschheit wird, darauf habe ich schon oben gelegentlich hingewiesen. — Die Armut des Ozeans ist in überraschender Weise durch die hervorragenden wissenschaftlichen Untersuchungen von *Hensen* im Jahre 1889 in einer viermonatlichen Untersuchungsfahrt durch den atlantischen Ozean, der berühmten deutschen Plankton-Expedition [1]), dargethan. Die Meeresforschung im Dienste der Seefischerei muss hinfort also auf die Flachseen beschränkt bleiben und auch die Meereskultur wird sich auf sie zu beschränken haben.

Giebt man aber erst einmal der Ueberzeugung Raum, dass der Uebergang zur Meereskultur mit der Zeit notwendig eintreten muss, so wird man sich auch einer anderen Forderung nicht verschliessen können, die von der oben erwähnten englischen Parlaments-Kommission aufgestellt ist und auch von deutscher Seite nur Billigung finden kann. Die Forderung nämlich, in einer

1) Eine weitere interessante Tiefsee-Expedition wird in Deutschland neuerdings vorbereitet. Die Mittel für dieselbe sind bereits in den Reichshaushaltsplan von 1898 eingestellt. Ueber die Frage der Tiefsee-Forschung hielt Prof. Dr. *Chun* im letzten Herbst gelegentlich der 69. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte einen anziehenden Vortrag, auf den hier besonders verwiesen sein soll. Die Versammlung befürwortete nachdrücklich das Gesuch des Vortragenden um Unterstützung der Expedition, die nun im August 1898 ausgerüstet werden soll; dieselbe ist auf 9 Monate berechnet und wird nach dem Westen Afrikas und dem Indischen Ozean gehen.

internationalen Konferenz über eine Ausdehnung der Territorialgrenze auf der See zu beraten. Wenn diese Grenze, die gegenwärtig 3 Seemeilen vom äussersten Punkt des Landes beträgt, auf 12 Seemeilen vorgeschoben wird, und zwar nur in Bezug auf die Ausübung der Seefischerei, so erhält jeder Staat freie Hand in einem ziemlich grossen und namentlich für die Fortpflanzung vieler Nutzfische und das Heranwachsen der Jungfische wichtigen Gebiet und kann selbständig Schongesetze erlassen, die den lokalen Verhältnissen angepasst sind und bei den heimischen Fischern ohne grosse Schwierigkeiten durchgeführt werden können.

Bei dieser Gelegenheit sei auch der Fischereiaufsicht gedacht, der bei dem Zustandekommen dieses neuen Planes eine bedeutend erweiterte Aufgabe zufallen würde. Bekanntlich wird die Aufsicht über die Seefischerei, insbesondere über die Respektierung der 3 Meilen-Grenze durch fremde Fahrzeuge, jeweilig durch ein Kriegsschiff geführt. Entsprechend dem Verfahren anderer Staaten, besonders Dänemarks, ist es wünschenswert, dass diese Aufsicht mit grösster Strenge durchgeführt wird; nicht selten ist von deutschen Seefischern über Eingriffe, namentlich von englischer und schwedischer Seite, Klage geführt. — Die Ausdehnung des Küstenbezirks für die Seefischerei von 3 auf 12 Seemeilen halte ich im Interesse einer rationellen Fischerei und eines Beginnes der Meereskultur für höchst wünschenswert; die beteiligten Staaten werden sich auf die Dauer einer derartigen internationalen Massnahme nicht entziehen können. Nur durch eine derartige Gebietsverteilung an die einzelnen Staaten ist es möglich, die ungeheuren Schwierigkeiten, die sich einer internationalen Regelung der Hochseefischerei in den Weg stellen, zu beseitigen. Da internationale Schonmassregeln nicht zu erzielen sind, muss das Gebiet des nationalen Schutzes möglichst weit ausgedehnt werden. — —

Noch eine bisher nicht berührte Frage, mit der sich auch die Oeffentlichkeit wiederholt beschäftigt hat, muss hier Erwähnung finden: die Frage des Heringszolles[1]). Für die grosse Heringsfischerei Deutschlands ist der schottische Hering ausschlaggebend. Die Lage Deutschlands zu den Fanggründen zwingt der deutschen Heringsfischerei als Betriebsweise die echte Hochseefischerei auf, die mit grossen Kosten und mit grossem

1) 1897 S. 109 ff.

Risiko verbunden ist. Die schottische Heringsfischerei ist dagegen ganz überwiegend reine Küstenfischerei, daher bedeutend billiger und gefahrloser.

Zu dieser ausserordentlich schwerwiegenden Bevorzugung des schwedischen Wettbewerbes aus den durch die Natur geschaffenen Bedingungen treten dann noch einige weitere hinzu, die ihre Ursache in gesetzlichen Einrichtungen haben. Der Verkehr mit Salz ist in Schottland ganz frei. Ausserdem kennt Schottland leider nicht die durch die sozialpolitische Gesetzgebung notwendig gemachten Ausgaben, wodurch die Erträge der schottischen Unternehmung bei gleichen Verhältnissen um 1 Proz. günstiger stehen als die der deutschen. Es ist sicherlich keine unbillige Forderung, wenn hierfür auf dem Wege des Zolls ein Ausgleich gefordert wird, da andernfalls der mangelnde Arbeiterschutz prämiert wird. Deutschland bezahlt gegenwärtig für seinen eigenen Bedarf an Salzheringen 28—35 Millionen Mark an das Ausland; der Konsum betrug auf den Kopf der Bevölkerung 1836/40: 1,10 Kg; 1866/70: 2,02 Kg; 1886/90: 3,57 Kg: 1891/95: 3,74 Kg. Die Ausgabe von etwa 30 Millionen Mark für gesalzene Heringe an das Ausland ist dadurch als besonders überflüssig gekennzeichnet, dass sie für eine Ware entrichtet wird, die den der freien Ausbeutung aller Völker gleichmässig zugänglichen Meeresschätzen entstammt [1]). Die Lage der Küstenbevölkerung ist nach dem Rückgang der Küstenschifffahrt unter Segel immer drückender geworden. Eine neue Entwicklung der grossen Heringsfischerei wäre am besten geeignet, Abhilfe zu bringen. Sie würde Tausenden neue Beschäftigung geben. Auch andere Teile der Seefischerei und eine Reihe von Nebenindustrien würden grosse Vorteile aus einem bedeutenden Aufschwung der Heringsfischerei ziehen. Ferner ist an die eminente

1) Vor einiger Zeit ist übrigens eine neue grosse Herings- und Hochseefischerei-Gesellschaft gegründet, die den Heringsfang statt mit Segelloggern mit Dampfloggern betreiben will, der erste Versuch, den man in dieser Beziehung in Deutschland macht. Man hofft auf diese Weise die kolossale Einfuhr an Heringen aus dem Auslande erfolgreich bekämpfen und die vielen Millionen Mark, die jetzt für dieses Volksnahrungsmittel ins Ausland fliessen, wenigstens teilweise dem Vaterland erhalten zu können. Das zu dem Betrieb dieser Gesellschaft, die ihren Sitz in Geestemünde haben wird, nötige Aktienkapital von 5½ Mill. Mark ist bereits voll gezeichnet und die Konstituierung der Gesellschaft, die im Sommer bis in den November hinein dem Heringsfang und dann der Hochseefischerei obliegen wird, erfolgt. Ihre Thätigheit wird die Gesellschaft bereits im nächsten Frühjahr beginnen.

Wichtigkeit der Fischereiflotte für die Kriegsflotte zu denken, zieht die Marine doch den Hauptteil ihrer Bemannung aus den Fischern. Besonders für den Fall der Mobilmachung sind die Fischer sehr viel wertvoller als die in der Handelsflotte thätigen Personen, da sie in jedem Augenblick ganz zur Verfügung stehen, eine Thatsache, die, wie der Vereinspräsident Dr. *Herwig* schreibt, die Marineverwaltung aufs Eifrigste bedacht sein lassen sollte, darauf hinzuwirken, dass die zur Reserve entlassenen Mannschaften möglichst in das Seefischereigewerbe zurückströmen. Als Mittel zur Hebung der grossen Seefischerei in Deutschland ist im Allgemeinen der Ausgleich der ungünstigen Bedingungen zu fordern, unter denen infolge der geographischen Lage der Fanggründe auf schottische Heringe gefischt werden muss, und der Ausgleich mit den Erschwerungen, die der deutschen Seefischerei aus gewissen staatlichen Einrichtungen erwachsen. Als solche Massregeln wären zu nennen: Gewährung staatlicher Darlehen, Gewährung der Zollfreiheit für Salz, Gewährung von Staatsprämien, und endlich Einführung eines Schutzzolles auf ausländische Heringe. Das Beispiel Frankreichs, das wir oben betrachtet haben, mahnt zur Vorsicht vor zu ausgedehnter Anwendung der einzelnen Mittel. Insbesondere sind die zinsfreien Darlehen und die Prämien doch nur für das Anfangsstadium oder als Uebergangsmassregel, nicht aber als ständige Unterstützung des erstarkten Gewerbes zu rechtfertigen. Die Zollfreiheit für das zum Konservieren der Heringe nötige Salz besteht bereits. Bleibt der Heringszoll. Dass derselbe als Finanzzoll nicht zu rechtfertigen ist, unterliegt keinem Zweifel, obwohl Oesterreich-Ungarn und Russland dieses verbreitete Volksnahrungsmittel mit einem starken Finanzzoll belegt haben. Anders ein Schutzzoll, der dazu dient, Deutschlands Seefischerei in den Stand zu setzen, die für jeden Staat bereit liegenden Schätze des Meeres, soweit das Land ihrer bedarf, selbst zu ernten und die äusserst schwierige Lage der Küstenbevölkerung zu bessern. Nach der Ansicht *Herwig*'s würde eine Erhöhung des Zolles von 3 auf 9 Mark die deutsche Seefischerei soweit konkurrenzfähig machen, dass es weiterer Schutzmittel — Prämien — nicht mehr bedarf, ohne dass der deutsche Konsument den Schaden trüge, der vielmehr auf das Ausland abgewälzt werden würde. Höchstens könnte es sich um den Bruchteil eines Pfennigs auf das Stück handeln. Die Ent-

wicklung der grossen Heringsfischerei in Deutschland bis zu dem Umfang, dass sie den Eigenbedarf Deutschlands ganz oder zum grössten Teil deckt, ist im wirtschaftlichen und nationalen Interesse sehr wünschenswert, besonders angesichts der ungünstigen Lage der Küstenbevölkerung infolge des Rückganges der Segelschiffahrt, auch im Interesse der Kriegsflotte. Von diesem letzten Gesichtspunkte aus, den wir schon oben erwähnten, steigt natürlich die Bedeutung der Seefischerei mit dem wachsenden Bedarf unserer Kriegsflotte.

Die staatliche Fürsorge für die Seefischerei hat sich also, wie wir gesehen haben, besonders auf das Transport-, Wasserbau-, Signal- und Versicherungswesen zu erstrecken, worunter die Hebung des Transportwesens gegenwärtig jedenfalls die erste Stelle beanspruchen muss. Die Förderung der grossen Heringsfischerei durch einen Schutzzoll ist nicht von der Hand zu weisen, soweit der Zoll nur einen Ersatz für die teils natürliche, teils gesetzliche Benachteiligung der deutschen Fischerei gegenüber dem Auslande bieten soll. Neben diesen verschiedenen praktischen Massnahmen gebührt der wissenschaftlichen Durchforschung der Meere ein bevorzugter Platz; ohne sie ist eine rationelle Fischerei unmöglich. Diese wissenschaftliche Forschung hat bereits zu den wichtigsten Resultaten geführt und für die Zukunft ein grossartiges Programm vorgezeichnet; das weitblickende Programm heisst in seinen Grundzügen: Meereskultur, und zu dem Zweck: internationale Meeresverteilung. Mag es heute noch eine Utopie scheinen — — wer hat vor Jahrhunderten auf dem Lande eine feste Grenzlinie gezogen? Und bei den unkultivierten Völkern laufen noch heute die Grenzländer unübersehbar in einander über. Erst je weiter die Landeskultur fortgeschritten, um so enger und fester ist die Grenze geworden, bis sie endlich in eine Luftlinie zusammenschrumpfte. Vor dem Meere hat heute noch die Kultur und die Begrenzung Halt gemacht. Doch auch die Schätze des Meeres werden kostbarer und drohen zu versiegen, wenn die Kulturarbeit nicht eingreift. Und damit der einzelne Staat hier kulturell mit Erfolg vorgehen kann, muss ein möglichst weites Gebiet für die Zwecke der Seefischerei ihm allein zugeschrieben werden. Je eher die Grenze erweitert wird, um so besser für die Meereskultur. Der Seefischerei der Zukunft eröffnet sich damit eine ganz neue, eigenartige Perspektive.