



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Lindemann, Moritz: Deutsche Hochseefischerei.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

1802 ging das Schiller'sche Adelsdiplom in Wien zur Post und gelangte zu nächst in Voigt's Hände, der in freundschaftlicher Weise die Nobilitirung Schiller's eifrig betrieben und als gewandter Poet mit entsprechendem Gedichten das Diplom übersandte. *)

Uebrigens verstrich noch eine Zeit, ehe Schiller's Adel in den Weimarschen Landen zur vollen Geltung gelangte, da er mehrere Monate vergehen ließ, ehe er an die Regierung die officiële Anzeige seiner Standeserhöhung abgab. Diese erstattete er mittelst eines gehorsamsten unten folgenden Promemorias unter dem 31. März 1803, worauf sofort am 1. April 1803 die betreffende öffentliche Anerkennung erfolgte.

„Gehorsamstes Pro memoria.

Einem hochfürstlichen geheimen Consilio hat Endesunterzeichneter die Ehre, das allerhöchste kaiserliche Diplom wegen seiner und seiner Descendenz Erhebung in des heiligen römischen Reichs Adelstand in beglaubter Abschrift anschlüssig gehorsamst vorzulegen, und sich die hochgeneigte Einwirkung bei Seiner des regierenden Herrn Herzogs hochfürstlichen Durchlaucht durch einen darüber zu machenden Vortrag dahin, daß wegen der mit sothaner kaiserlichen Begnadigung verbundenen Vorzüge die nöthigen Befehle an die Landesbehörden erlassen möchten, in tiefster Ehrfurcht zu erbitten.

Eines hochfürstlichen geheimen Consilio gehorsamer

Weimar,
d. 31. März 1803.

Joh. Christ. Friedrich v. Schiller,
F. S. Meiningerischer Hofrath.“

Deutsche Hochseefischerei.

Eng verknüpft mit dem Gedanken der Einheit und Größe des Vaterlandes erscheint in der Entwicklungsgeschichte Deutschlands der letzten drei Jahrzehnte der Zug zur See, das Streben, Deutschlands Ansehen auf den Meeren zu immer größerer Geltung zu bringen. Zwar war der Deutsche Seehandel in allen Wandlungen der Zeiten, namentlich von den Hansestädten, immer aufrecht erhalten worden, allein in den zahlreichen Flaggen, welche die Schiffe

*) Was einst der alte Ritterbrauch
Dem Waffenglück entsprach,
Der Ehre Kleinod folget auch
Dem Geistesadel nach.
„Seht her, was ich iht aufgethan
Ruft nun des Kaisers Persewan.

Dahier im Schild, aus Blau und Gold
Das Einhorn steigt heraus;
Mit Lorbeer ziert der Ehrenhold
Den Helm des Dichters aus
Denn auch Minerva hehr und mild
Trägt ihren Ehrenschild den Schild.

der verschiedenen Deutschen Häfen in fernen Gegenden entfalteteten, suchte der Ausländer vergeblich das Symbol einer Deutschen Nation. Erst seit Gründung des Norddeutschen Bundes änderten sich die Verhältnisse wesentlich. Dem Jahre 1866 war die Deutsche Kriegsflotte, die Deutsche Flagge und der Beginn einer Deutschen Seegesetzgebung zu danken. In jene Zeit, ins Jahr 1867 fallen auch die ersten Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Seefischerei. Dieses Gewerbe war bisher besonders an der Deutschen Nordseeküste vernachlässigt und zurückgekommen. Englische und Holländische Fischerflotten holten, mit den besten Fangapparaten ausgerüstet, und in ihrem Betriebe auf dem zeitgemäßen wirthschaftlichen Grundsatz der Theilung der Arbeit basirt, die Schätze des Meeres bis dicht an der Deutschen Küste herauf. Es war natürlich, daß die ersten thatkräftigen Schritte, um die Deutsche Seefischerei auf eine höhere Stufe zu heben, von den Hansestädten ausgingen. In Hamburg und in Bremen bildeten sich mit namhaften Capitalien Fischereigesellschaften, welche den Betrieb nach der in England neuerdings bewährten Methode der Schleppnetzfisherei und der Aufbewahrung des Fisches in Eis bis zur Ankunft am Markte, in Angriff nahmen. Allein diese Gesellschaften hatten keinen Bestand. Nachdem sie eine Reihe von Verlusten erfahren, mußten sie liquidiren; die schönen, wohl eingerichteten Fahrzeuge kamen unter den Hammer des Auctionators und gingen auf diese Weise zum größten Theil wieder nach England zurück, von wo man sie hergeholt hatte. Nur einzelne Fahrzeuge blieben in Deutschen Händen, die verbesserte Fangmethode erhielt sich auf diese Weise, wenn auch im kleinen Umfang des Betriebes, bis heute. Die Ursachen des Mißlingens jener Unternehmungen waren mancherlei Art, und es ist viel darüber gestritten worden, worin die Hauptursache lag, daß sie zu Falle kamen. An außerordentlichem Mißgeschick hatte es auch hier, wie bei so manchen neuen Unternehmungen, nicht gefehlt. Der Krieg unterbrach den eben in der Entwicklung begriffenen Betrieb und wirkte, indem er ihm die eingeübte Mannschaft entzog, und das in den Fahrzeugen und Apparaten steckende Capital brach legte, empfindlich schädigend ein. Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen konnten sich nicht in die Forderung, welche der Absatz der Fische bedingte, finden, daß dieselben mit den schnellsten Zügen und ermäßigten Preisen nach den binnenländischen Märkten verführt werden sollten. In England, wo die Eisenbahnverwaltung schon von Anfang an in kaufmännischer Weise und ohne jeden Beigeschmack vom bureaukratischen Wesen betrieben wurde, kannte man diese Schwierigkeiten nicht. Man muß es gesehen haben, mit welcher Leichtigkeit dort dieser Transport vor sich geht. In Great Grimsby (an der Ostküste Englands) legen z. B. die Fischer-Fahrzeuge unmittelbar an der einen Seite der von der betr. Eisenbahn-Compagnie erbauten Fischhalle an. Die Fische kommen in der

Halle meist sofort in Auction, werden ebenda in Eis verpackt und an der andern Seite der Halle streckt sich der Schienenweg, auf welchem die Lowries bereit stehn, die nun den mit Fischkisten und -Körben bepacten Wagen aufnehmen. Die Deichsel liegt neben dem Wagen und wenn der Zug an seinem Bestimmungsort angekommen ist, wird der Fischwaggon an die Rampe geschoben, wo der Fischhändler, dem die Sendung zugeht, Pferde und Führer bereit hält, um sofort den Fischwagen zu Markte oder direct zu den Bestellern zu führen. Freilich fehlt uns auch ein so großer Consumplatz, wie es London ist, das einen Weltmarkt wie für viele Lebensmittel so auch für Seefische bildet. Dem Fischmarkt von Billingsgate, dem kleineren Columbia-market und den Fischhändlern des Westends wird nicht nur ein großer Theil der an und bei den Küsten Großbritanniens und Irlands dem Meere abgewonnenen Ernte an Seefischen und Krustenthieren zugeführt, auch Frankreich, Holland, Belgien und Norwegen senden einen guten Theil der Ergebnisse ihrer zum Theil sehr bedeutenden Seefischereien hierher zu Markte. Beispielsweise kommt Hummer in Massen aus Norwegen, ebendaher im Winter auch Heilbut, Holland und vorzugsweise Harlingen sendet Muscheln, welche hier wie dort ein wichtiges Volksnahrungsmittel bilden. In der großen Masse der Bevölkerung der brittischen Inseln war von Haus aus die Neigung zur Seefischnahrung eine weit größere und allgemeinere, als in den Continentalländern Europas. Nur von einem culturhistorisch äußerst wichtig gewordenen Fische, dem Haring, läßt sich sagen, daß er auf dem Continente in allen Kreisen des Volkes und namentlich in den ärmeren Classen eine unentbehrliche Speise geworden ist, seitdem es gelang, ihn durch Salzung und Räucherung auf längere Zeit genießbar zu erhalten. Hieran knüpften die vor einigen Jahren wieder aufgenommenen Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Fischerei, durch Einrichtung eines größeren Betriebes an der Deutschen Nordseeküste, wieder an. In Emden, das schon früher den Haringfang betrieben, aber in Folge von allerlei Ungunst der Verhältnisse wieder aufgegeben hatte, wurde im Jahre 1872 mit einem Capital von 100,000 Thlr. eine Gesellschaft für den Haringfang in der Nordsee nach holländischer Methode ins Leben gerufen. In Holland hatte nämlich gerade zu jener Zeit die Einführung der zweckmäßiger construirten Loggerfahrzeuge, an Stelle der veralteten Hoeker (hoeker) die altberühmte holländische Haringfischerei, welche in der letzten Zeit zurückgegangen war, einen neuen überraschenden Aufschwung genommen. Die neuen Logger zeichneten sich vor Allem durch ihre größere Schnelligkeit aus, welche auf der schärferen und leichteren Bauart beruhte. Sie besaßen eine größere Segeltüchtigkeit und auf den Loggern konnten die in neuerer Zeit mit großem Erfolg eingeführten leichteren Baumwollneze verwendet werden. (Die alten schweren Hansneze hatten sich als unpraktisch erwiesen, da die Maschen zuviel

Wasser aufsaugten und in Folge dessen im Wasser nicht mehr die richtige Lage behielten. Auch waren sie durch ihre Stärke dem Haringe zu leicht erkennbar.) In Holland angestellte Erörterungen ergaben, daß der Holländische Haringfang im Jahre 1865 nur 81 größere Schiffe beschäftigt, diese Zahl sich aber in den folgenden Jahren in Folge der Reform stetig bis auf 123 größere Fahrzeuge im Jahre 1871 gesteigert hatte.

Der Geldertrag der holländischen Haringfischerei hatte sich vom Jahre 1866—70 ungefähr verdoppelt, auch der Betrag für jedes ausgesandte Schiff war in der gleichen Periode im Durchschnitt fast um ein Drittel gestiegen, die Ursache lag eben in den verbesserten Fahrzeugen, Betriebsmethoden und Fangmaterial, sowie in einer rationelleren Regelung des Antheils der Mannschaft am Fange. Von dem Ertrage der holländischen Haringfischerei wird jetzt etwa die Hälfte desselben, nämlich 60,000 Tonnen jährlich nach Deutschland abgesetzt, welches außerdem große Quantitäten Schottischen und Norwegischen Haring consumirt, im Ganzen etwa 600,000 Tonnen, also das Zehnfache des Imports aus Holland. Von allen Haringen wurde bisher der holländische Haring am höchsten bezahlt. Bei der holländischen Fangmethode wird nämlich der Fisch lebend aus dem Netze kommend sofort an Bord des Fahrzeugs getödtet und eingesalzen, während die Schotten in ihren offenen Böten keine Einrichtung für das Einsalzen haben, sondern den in der Nacht gefangenen Fisch am andern Tage halb abgestorben ans Land bringen. Hier geht dann das Ausnehmen und Einsalzen vor sich. Die neue Emdener Gesellschaft hat nun drei Betriebsjahre hinter sich. Wie alle früheren deutschen Unternehmungen dieser Art, so hat auch sie mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen und noch jetzt ist sie über ihre Lehrjahre lange nicht hinaus, allein die Sache ließ sich doch von Haus aus weit besser an als bei dem Hamburger und Bremer Betriebe. Der Emdener Hafen zeigte sich in mancher Beziehung viel geeigneter für diesen Betrieb als die großen Seehandelshäfen der Elbe und Weser. Die Seefischerei ist ein mühsames, schwieriges Gewerbe, in dem man nur durch lange Erfahrung und Uebung Meister werden kann. In Bremerhafen und Hamburg war die Gewohnheit auf den Segel- und Dampferflotten, welche zwischen der deutschen Küste und den europäischen wie transatlantischen Seehäfen verkehrten, Dienste zu nehmen, wenigstens damals reichlich geboten, der Verdienst ein sicherer. Außerdem war der Aufenthalt am Lande zwischen den einzelnen Reisen weit länger als bei einem Fischerfahrzeug, welches im Gegentheil in der günstigen Zeit des Fanges darauf angewiesen war, in kürzester Frist die nothwendigen Geschäfte des Löschens der Fischkisten, des Einnehmens von neuem Proviant u. s. w. zu erledigen. Es kam daher sehr häufig vor, daß jene Hamburger und Bremer Gesellschaften ihre seegewohnt gewordenen Mannschaften an die großen Ozeandampfer ab-

geben mußten und auch auf diese Weise mit stetigen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. An der Ems dagegen war der Haringfang ein altgewohntes Gewerbe, das dem einst berühmten Emshafen nur durch die Ungunst einer Kette von politischen Ereignissen und wirthschaftlichen Unglücksfällen entzogen worden war. Namentlich die wichtige Frage der Beschaffung geeigneter Mannschaften war hier viel leichter zu lösen, als an der Weser und Elbe. Gerade hierher, wo Sitten und Lebensweise vielfach Holland ähnlich, — wie denn beispielsweise in einzelnen Kirchen sogar auch noch holländisch gepredigt wird — konnte die Uebersiedlung und das Heimischwerden holländischer Schiffsführer und ihrer Familien am Leichtesten vor sich gehen. Was sodann den deutschen Theil der Mannschaften betraf, so war vollends nicht abzusehen, weshalb diese Männer*) und Jungen aus dem östlichen Westphalen und den Lippeschen Fürstenthümern sich nicht eben so gern und lieber in Emden anwerben lassen würden, als in Vlaardingen und Maasluis. Im Jahre 1872 wurde der Haringfang der Gesellschaft mit 6 Loggern in der Nordsee betrieben und man erzielte einen Fang von 3785 Tonnen Haringen. Den Betrieb leitete ein holländischer Fischunternehmer, welcher sich zugleich mit einem namhaften Betrage an dem Actiencapital betheiligte. Im Jahre 1873 konnten bereits 9 Fahrzeuge in Betrieb gestellt werden, welche einen Fang von beinahe 4 Millionen Haringen erzielten. Der Ertrag der Emdener Haringauctionen betrug im Jahre 1873 77,650 Thaler brutto. Der Verdienst der Mannschaften besteht in einem Antheil am Fange. Die Besatzung des am wenigsten vom Glücke begünstigten Fahrzeugs erzielte 1873 noch immer einen Verdienst, der demjenigen in der Handelsmarine gleichkommt, wogegen sich derselbe auf den Fahrzeugen, welche einen reichen Fang hatten, als bis zu 50% höher herausstellte. Das sogenannte Partsystem ist also auch in Emden eingeführt. Es scheint, daß bei der Fischerei dies die einzig rationelle Methode der Entschädigung für die betheiligte Mannschaft ist. Man findet sie eben in der ganzen Welt bei der Seefischerei eingeführt, und wo man etwa davon abgewichen ist, kehrt man bald wieder zu ihr zurück. Bei der Fischerei beruht eben außerordentlich viel auf dem Geschick, auf der unverdrossenen Mühe, welche die Mannschaft verwendet, um einen Ertrag zu erzielen und diese Selbstthätigkeit wird durch das Partsystem mächtig angespornt.

Das Ergebnis des Fischereibetriebs der Emdener Gesellschaft im vorigen Jahre liegt noch nicht vor; es dürfte kaum ein besonders günstiges sein. Eins ihrer Fahrzeuge ging mit Mann und Maus verloren, dennoch sind die Leiter des Unternehmens der festen Ueberzeugung, daß wenn nur die nöthige Ausdauer und Umsicht auch ferner nicht fehlt, das Unternehmen sich jedenfalls

*) Diese Leute werden weder im Seedienst noch im Fange, sondern zum Ausweiden, Salzen und Verpacken verwendet.

schließlich, wenn die Lehrjahre überstanden, als ein lucratives erweisen werde. Während man bisher sich auf den Haringfang im Sommer beschränkte, sollen nunmehr die Logger der Gesellschaft auch im Winter dem Frischfischfang obliegen und zwar hauptsächlich in der Absicht, den Fischern das ganze Jahr hindurch Beschäftigung zu geben und sich einen festen Bestand geübter Mannschaften zu sichern. Nach den Untersuchungen, die auf einer im vorigen Sommer unternommenen Reise nach England seitens sachverständiger Freunde des Unternehmens stattgefunden haben, eignen sich die Fahrzeuge der Gesellschaft sehr wohl dazu, nachdem einige geringe Veränderungen mit denselben vorgenommen, im Frischfischfang nach den Gründen der Nordsee ausgesandt zu werden. In Jarmouth findet ein solcher combinirter Betrieb auf Haring- und auf Frischfischfang schon längere Zeit statt. Die Holländer betreiben ebenfalls im Winter den Frischfischfang und bringen die Ergebnisse desselben nach den nächst gelegenen englischen Fischmärkten.

Es ist nicht leicht für die junge Gesellschaft gegen Großbritannien und Holland zu concurriren. Holland hat die große Erfahrung für sich und ein bedeutendes Capital zur Disposition, während in Deutschland die Capitalanlage in maritimen Unternehmungen eine verhältnißmäßig nur sehr geringe, und durch die früheren Mißerfolge noch herabgemindert ist; Schottland hat den Haringfang gleichsam vor seiner Thür, und diese Küstenfischerei erfordert begreiflicherweise weit geringeren Aufwand an Bötten, Netzen und Zeit. Die Böte gehen in der Regel am Nachmittag oder Abend aus und fischen auf 18 — 20 Seemeilen von der Küste; die Arbeit des Ausweidens und Salzens der Fische geschieht dann am Lande durch Frauen und Mädchen. Der unvergleichliche Reichthum der schottischen Küstengewässer an Haringen wird beispielsweise dadurch offenbar, daß im vorigen Frühjahr und Sommer die Zahl der an und bei der schottischen Küste gefangenen Haringe nicht weniger als 800 Millionen Stück nach sachverständiger Schätzung betrug. Der größte Theil dieses Fanges wurde an der Ostküste bis nach den Schetlands- und Orkney-Inseln hierauf erzielt. Nur ein geringer Theil fällt auf die Fischerei an der Westküste. Diese Fischerei wird dort hauptsächlich im Mai in den Minch, der Wasserstraße zwischen den Hebriden und Schottland, und später, im September, im Loch Fine betrieben. Der Fang geschieht, wie überall, mittelst Treibnetzen, die durch luftgefüllte Lederballons im Wasser senkrecht schwebend gehalten werden. Für die Holländer und Deutschen ist der Haringfang Hochseefischerei. Der Apparat, die Fahrzeuge, das Netzwerk ist schwerer, dauerhafter und kostspieliger. Die Fischplätze sind weiter vom Hafen abgelegen und dies bedingt wiederum längere Reisen. Damit ist denn auch ein größeres Risiko für Menschenleben, Fahrzeuge und Netzwerk verbunden. Das Ausweiden und Einsalzen muß an Bord vorgenommen werden und dies erfordert

mehr Mannschaft. Die Mannschaften des deutschen Haringfangs sind, wie die aus den Logbüchern der verschiedenen Fahrzeuge in Betreff der Jahre 1872 und 1873 gewonnenen Ermittlungen des Directors von Freeben ergeben, im Juni, westlich und südlich der Schetlandsinseln, im Juli westlich und südlich der Orkney-Inseln, im August westlich längs der schottischen Küste von Peterhead bis Shields in England, im September und October weiter ab von jenen Küsten bis zur Doggerbank. Je nach Wind, Wetter und Jahreszeit sind die Haringzüge näher oder entfernter von der Küste anzutreffen. Der geübte Fischer meint die Anwesenheit von Haringen in größerer Zahl riechen oder an der Farbe des Wassers erkennen zu können.*) Als das sicherste Zeichen gilt aber die Anwesenheit des Haringswals, der durch sein Blasen leicht bemerkbar wird.

Zimmerhin sind die Emden Haringe wegen der sorgfältigen Behandlung und der gewissenhaften Sortirung schon jetzt in Deutschland ein gesuchter und gut bezahlter Artikel. Leider zeigt sich auch hier noch immer die Sucht, das Heimische unter fremder Firma anzupreisen, denn wie Verfasser dieses aus zuverlässiger Quelle hört, kommt der Emden Nordhering, ein Fisch von ausgezeichnete Qualität sehr oft als holländischer Haring zum Verkauf. Die Einrichtungen in Emden für die Behandlung des Fisches, welcher in nicht weniger als 14 Qualitäten sortirt wird, sind musterhaft. Die Logger legen unmittelbar am Packhause der Gesellschaft an, und die Verpackung in die Waggons geschieht ebenfalls unmittelbar an dem letzteren, da ein Schienenstrang vom Bahnhofe dahin führt.

Der Frischfischfang im Winter soll mit dem Grund- oder Baumschleppnetz, welches in die deutsche Seefischerei durch die früher erwähnten Gesellschaften von Hamburg und Bremen zuerst eingeführt wurden, betrieben werden. Dieses mächtige, äußerst wirksame Fanggeräth, in seiner jetzigen vervollkommenen Gestalt seit etwa 30 Jahren zur Verwendung gekommen, hat in Dreiecksform die Gestalt eines Beutelnetzes, dessen Oeffnung durch einen horizontal 36—50' langen liegenden Baum auseinander gehalten wird. Das Netz wird auf dem Grunde des Meeres hingeschleppt. Da bei wird der Baum, an welchem der obere Theil des Netzrandes befestigt ist, durch 2 eiserne Bügel oder Schlitten auf einer mäßigen Höhe über dem Grunde gehalten. Mittelfst des etwa 150 Faden langen Schlepptaues ist der Baum am Schiffe befestigt und wird das Netz an dem Schlepptau beim Einziehen mittelfst des Spills auf das Schiff aufgewunden. Die beiden Fischerplätze Hull und Grimshby beschäftigen allein über 1000 Fischerfahrzeuge, von denen der größere Theil mit dem Grundnetze fischt, und versandte Grimshby beispielsweise im

*) So versicherten mir die Fischer, mit denen ich im vorigen Sommer von Peterhead aus auf den Haringfang aus war.

Jahre 1870 auf der Bahn Fische im Werth von über $\frac{1}{2}$ Million Pfd. St., im Jahre 1872 belief sich das Erzeugniß der Grimshy'er Seefischerei der Menge nach auch über 31,000 Tons (à 2000 Pfd.). Bei ergiebigem Fange und rascher Abfertigung der Fahrzeuge nach Einbringung derselben, vermag ein solches Grundnetzfangfahrzeug (Smack) in 7 Wochen auf drei Reisen einen Bruttoertrag von über 230 Pfd. St. zu erzielen. In diesem Betriebe ist natürlich auch das Partsystem eingeführt. Zahlreich ist die Verwendung von Schiffsjungen, die sich aber unter strenger Strafe der Desertion beim Antritt ihres Dienstes auf eine Reihe von Jahren verpflichten müssen. So ist also der englische Fischer gewöhnlich schon im 18. Lebensjahre in seinem schwierigen Fache geübt und erfahren. Denn meist treten die Jungen schon mit 11 Jahren ihren Dienst an. Weder Schul- noch Militairpflicht bestehen in England und somit gewinnt die Fischerei in diesen Jungen schon im frühen Lebensalter derselben einen tüchtigen Stamm. Ähnliches läßt sich in Bezug auf Holland sagen. Neben der Grundnetzfisherei, welche hauptsächlich Kabeljau und Plattfische liefert, erhält sich noch immer in ziemlichem Umfang die Leinen- und Angelfischerei, welche an unserer Nordseeküste noch immer die weitaus vorwiegende Methode ist. Nur in Elmshorn und Blankenese, und in Geestemünde hat sich von der Zeit der Hamburger Nordsee-Fischereigesellschaft in geringem Umfang die Grundnetzfisherei erhalten. Während bei dieser der Fisch an Bord sofort in Kisten mit Eis, welches zu dem Ende mitgeführt, verpackt wird, hält der Angelfischer den gefangenen Fisch in einer eignen, dem Seewasser zugänglichen Abtheilung seines Fahrzeugs der sog. Bünne (englisch well d. h. Brunnen) lebendig und erzielt der auf diese Weise lebend, oder wie der Ausdruck ist springlebend, an den Markt gebrachte Kabeljau im Winter hohe Preise (bis zu 10 Schilling engl. pr. Stück). Die Leinenfisherei zerfällt wiederum in die Langleinen und Kurzleinenfisherei. Jene wird weiterab von der Küste, diese nahe der letzteren, betrieben. Jede Smack hat eine große Anzahl Leinen, an deren jeder mit Schnüren 20—30 Angelhaken befestigt sind, und welche das Fahrzeug nun bei günstigem Wetter auslaufen läßt. Als Köder bedienen sich die Fischer hierbei des Sandwurms oder kleiner Muscheln. Diese Leinenfisherei wurde beispielsweise im Jahre 1872 von Nordey aus mit 65 Bötten bei 200 Mann Besatzung betrieben. Während der Zeit vom März 1872 bis Januar 1873 haben diese Bötten etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Stück Schellfische und 3000 Kabeljau, welche am Fangorte einen Bruttowert von etwa 180,000 Mark hatten, dem Meere abgewonnen.

Von der Elbe aus wird diese Fischerei hauptsächlich von Blankenese und Finkenwerder aus betrieben. Der Umfang derselben dort wurde vor einigen Jahren auf 139 Fahrzeuge (Over) mit 437 Mann angegeben, und der jährliche Bruttoertrag eines solchen Fahrzeugs wurde auf 1000—1400 Thaler

geschätzt. Die Fischerei der Holsteinischen Nordseeküste ist unbedeutend. Nahe diesen Küsten holen dagegen die englischen Fahrzeuge alljährlich große Fänge aus dem Meere. Im Jahre 1874 berichtete darüber der Däneninspector Hübbe in Reit auf Sylt: „Man kann gegenwärtig am Horizonte und auch näher am Strande wohl gegen 1000 Segel sehen, welche größtentheils von englischen Fischerkuttern aus Hull, Grimsby u. s. w. herrühren. Weiter seewärts, vom Lande aus nicht mehr wahrnehmbar, sollen noch ähnliche Geschwader beim Fischfange thätig sein. Diese Schiffe segeln alle denselben Cours. Nachts zeigen die Leitschiffe eine Signallaterne, wenn sie wenden, worauf alle anderen Fahrzeuge gleichfalls umlegen. Auf diese Weise werden Collisionen vermieden. Alle drei Tage werden die Fische pr. Dampfschiff nach England übergeführt. Nach den Aeußerungen eines englischen Capitains, der unlängst das Rister Tief einpassirte, ist der Ertrag dieser Fischerei ein ganz außerordentlich großer, und drängt sich da stets von Neuem die Frage auf, ob es wirklich triftige Gründe sind, welche deutscherseits die Ausbeutung des Fischreichthums dieser Küstengewässer verhindern, oder ob nicht vielmehr eine dem Deutschen eigenthümliche Schwerefälligkeit stark in Mitwirkung treten möchte.“ Diese Methode, den Fang mittelst eines Dampfers zu sammeln und auf die schnellste Weise zu Markt zu bringen, ist eben auch nur möglich, wenn ein so großer Fischmarkt, wie London, die Deckung dieser nicht unbedeutenden Extrakosten sichert. Als Verfasser dieses im vorigen Herbst in London war, besuchte er einen dieser Dampfer, deren im Ganzen fünf sind, bei dem Fischmarkt von Billingsgate. Ein jeder dieser Dampfer hat eine Tragfähigkeit von mindestens 200 Tons und vermag 3400 Kisten in Eis gepackten Fisches aufzunehmen. Die Rundreise von der Themse bis zur Fischerflottille und zum Markt zurück wird in der Regel in 4—6 Tagen zurückgelegt und bringt der Dampfer gewöhnlich den Fang von 60—70 Fischersmackes zu Markte.

Noch möchte ich hier eines Großbetriebes der Deutschen Seefischerei gedenken, der freilich jetzt längst im Absterben begriffen, einst aber von großer Bedeutung für die Ausbildung tüchtiger Seeleute war, nämlich des Walfischfanges. Vor ein paar Jahrhunderten segelten, wie von England und von Holland, so auch von der Elbe und Weser in jedem Frühjahr ganze Flotten auf den Wal- und Seehundsfang bei Spitzbergen und im Grönlandsmeere aus. Allmählig wurde die Fischerei immer weniger ergiebig, und es war hauptsächlich der Seehundsfang bei der Insel Jan Mayen, welcher die Deutsche Grönlandsfahrt noch bis heute aufrecht erhielt. Gegenwärtig ist der Betrieb in der in Hamburg bestehenden Deutschen Polarschiffahrts-Gesellschaft concentrirt, welche 4 Dampfer und 3 Segelschiffe besitzt. Der Betrieb geschieht wesentlich von Norwegen aus, zum Theil auch mit norwegischer Mannschaft. Im Gegensatz zur sogenannten Grönlandsfahrt hat sich bis heute in der

Davis Straße und in den zahlreichen Buchten und Sunden des arktischen Archipels von Nord-Amerika der Walfang als recht einträglich erwiesen. Die Fischerflotte des schottischen Hafens Dundee brachte noch im vorigen Jahre aus jenen Gewässern einen außerordentlich werthvollen und eine gute Rente des Betriebs-Capitals sichernden Fang heim. Diese schottischen Walfänger sind große, stark gebaute Dampfer, welche sich durch leichtes Eis ohne Schwierigkeit ihren Weg bahnen können und zugleich durch ihre Dampfkraft die schwierige Passage durch das sog. Mitteleis, welches im Frühsommer die Baffinsbai herabtreibt und je nach der Windrichtung bald auseinander geht, bald zusammen „gepackt“ wird, in kurzer Frist bewirken können. Die Hamburger Polarschiffahrts-Gesellschaft hat bereits im vorigen Jahre einen ihrer Dampfer nach jenen Fischplätzen geschickt und dürfte sich, nach dem vorjährigen Ergebnisse der englischen Fischerei, wohl veranlaßt sehen, ihre Schiffe ausschließlich in dieser Richtung hin thätig werden zu lassen. Es mag übrigens als ein Zeichen erfreulichen Fortschritts hierbei erwähnt werden, daß auf Anregung des Schottischen Kapitäns David Gray gegenwärtig zwischen der englischen, der schwedischen und der deutschen Regierung über die Einführung einer Schonzeit in Betreff des Seehundsfanges bei Jan Mayen verhandelt wird. Der jetzige Raubbetrieb bedroht, das hat man jetzt endlich eingesehen, die Existenz dieses Erwerbszweiges; künftig soll der Seehundschlag erst am 6. April beginnen, während die Schiffe jetzt schon um Mitte März bei Jan Mayen erscheinen, um bei vielen Tausenden die auf dem Eise liegenden jungen Thiere mit Keulenschlägen zu tödten.

Bei Island wird sowohl von dieser Insel aus als durch französische und englische Fischer der Kabeljaufang im großen Umfange betrieben. Bekanntlich bildet dieser Fisch im getrockneten Zustande ein wichtiges Nahrungsmittel in dem katholischen Spanien und Portugal, überhaupt in Südeuropa. Von Norwegen aus findet mit Plätzen der spanischen Küste, namentlich Bilbao, Santander und Barcelona ein lebhafter Dampfverkehr statt, welcher hauptsächlich auf dem Export des norwegischen Stockfisches beruht. Einen kleinen Antheil an diesem Betriebe hat Deutschland auch, indem ein bedeutendes Hamburger Haus, welches überhaupt große Interessen in Island hat, an der Südwestküste dieser Insel diese Fischerei, die sog. Klippfischerei*), betreiben läßt. Die betr. Fahrzeuge werden nach Leith dirigirt, wo sie dann durch den Agenten des Hauses ihre weitere Richtung, meist nach einem spanischen Hafen angewiesen erhalten. So weit meine kurze Darstellung der von der Nordsee aus betriebenen Hochseefischerei.

*) Der Name stammt von Norwegen und bezeichnet die Art und Weise des Trocknens des frischen Fisches. Derselbe wird in Streifen geschnitten und auf Felsen gelegt, um an der Luft zu trocknen.

Vor 5 Jahren hat sich in Berlin ein Deutscher Fischereiverein gebildet, welcher sich die Förderung der Deutschen Fischerei zur Aufgabe stellt. An der Spitze stehen tüchtige Männer des Fachs, und der vielseitig anregenden und fruchtbringenden Thätigkeit des Vereins steht die Preussische Regierung, wo sie es vermag, zur Seite. Die für die Flussfischerei so wichtige künstliche Fischzucht wurde durch diesen Verein, namentlich mit Hülfe der vom Reich übernommenen Hünninger Fischzuchtanstalt wesentlich gehoben. Auch an dem Erlaß des neuen Preussischen Fischereigesetzes (30. Mai 1874) hat der genannte Verein, welcher durch seine Circuläre und Correspondenzblätter dem größeren Publikum über seine Thätigkeit von Zeit zu Zeit Mittheilungen macht, einen erheblichen Antheil. Bisher sind die Functionen obrigkeitlicher Aufsicht und Förderung der Fischerei meist nur Nebenämter von staatlichen oder communalen Beamten. Nach dem Vorbilde von England und Nordamerika dürfte es sich aber empfehlen, eigne Fischereinspectoren und zwar, wenigstens bezüglich der Seefischerei, von Reichswegen anzustellen und eine bestimmte Summe jährlich für die Hebung des so sehr wichtigen Seefischereibetriebes auszuwerfen, deren Verwendung natürlich in der Weise geschehen müßte, daß dadurch der Privatunternehmungsgeist nicht gehemmt, sondern eher ermutigt wird. Beispielsweise mag hierbei auf die Errichtung von Fischereischulen hingewiesen werden, welche auf zu dem Zwecke zur Verfügung zu stellenden Schiffen nach dem Rath Sachverständiger einzurichten wären. Es ist oben bemerkt, daß in England der Fischer meist schon in seinem 11. Lebensjahre sich seinem Gewerbe widmet; das ist bei uns in Deutschland nicht möglich und auch nicht wünschenswerth. Andererseits scheint es aber nicht mehr wie billig, diese Ungleichheit in dem internationalen Wettbewerbe dadurch wieder aufzuheben, daß man einige tüchtige fachliche Ausbildung durch eine Einrichtung der bezeichneten Art ermöglicht und den Fischer, zwar später, dann aber auch mit einer guten Vorbildung in sein Gewerbe eintreten läßt.

Vor Allem ist es aber nothwendig, daß das Deutsche Publikum, soweit es nur immer möglich, den Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Seefischerei thatkräftig seine Sympathie zuwende. Soll Deutschland mehr und mehr Seegeltung erringen, so muß seine Küstenbevölkerung wirthschaftlich gekräftigt und gehoben werden; ein wichtiges Mittel dazu ist eine blühende, allen Betheiligten gute Arbeitserträge sichernde Seefischerei. Das fischconsumirende deutsche Publikum, wenn es auch weit ab von der Küste wohnt, kann sehr wohl direct zur Erreichung dieses Zieles mitwirken.

Dr. Moriz Lindemann.