



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Seefischfang im Großen.

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

Der Seefischfang im Großen.

In Deutschland sind frische Fische auf den Tafeln durchschnittlich eine so seltene Erscheinung als etwa Feldhühner und Krametsvögel. Bekäme man sie nicht in Gasthäusern oder bei Festmahlen zu schmecken, wo das Bedürfnis der Mannigfaltigkeit und Abwechslung die Schwierigkeiten des Bezugs zu überwinden nöthigt, so würden selbst die Angehörigen der wohlhabenden Classen im tieferen Binnenlande die Bekanntschaft frischen Seefisches kaum je machen. Den ärmeren Ständen vollends kommen die eßbaren Schätze des Meeres nur in verarbeiteter Gestalt vor die Augen, als getrockneter Stockfisch in den westlichen, als gesalzener Haring in den östlichen Strichen. Wir haben daher auch keine Vorstellung von der Ausdehnbarkeit, welche der Genuß dieser Sorte Fleisch neuerdings durch einige ineinandergreifende Verbesserungen im Betriebe des Fischfanges und in der Fortschaffung seiner Ergebnisse erlangt hat. Um unsere Begriffe der thatsächlichen Wahrheit nahe zu bringen, müssen wir nach England hinüberblicken, das in dieser wie in so mancher anderen wirthschaftlichen Beziehung einen Vorsprung von Jahrzehnten vor uns voraus hat.

Man schätzt den jährlichen Verbrauch Londons an Rindfleisch auf 300.000 Stück fetten Viehs. Giebt man diesen ein durchschnittliches Gewicht von sechs Centnern das Stück, so kommen 90.000 Tons Fleisch heraus. Fischende Schiffe sind gegenwärtig, so rechnet man, 8—900 für den londoner Markt beschäftigt, wenn man sich auf die mit dem Grundnetz (trawl) fischenden, die große Masse der Fische liefernden Fahrzeuge beschränkt. Jedes mag im Jahr durchschnittlich 90 Tons zu Markte bringen. Das gäbe ungefähr 85.000 Tons. Berücksichtigt man also die anderen Lieferungsquellen für frischen Fisch ebenfalls, angelnde Boote u. s. w., so stellt sich heraus, daß in London ungefähr ebenso viel Fischfleisch zu Markte kommt wie Rindfleisch.

Es ist indessen noch nicht so lange Zeit, daß der Fischverbrauch in England die hiernach zu bemessenden Dimensionen angenommen hat. Der londoner Fischmarkt Billingsgate, dessen Heißhunger jetzt 8—900 beständig arbeitende Grundnetze kaum zufriedenstellen, hatte vor vierzig Jahren genug an dem Ertrage von 40—50. Vor zwanzig Jahren liefen zwei oder drei Trawler aus dem Humber in See: gegenwärtig gehören dreihundert von der doppelten Größe in Hull und Grimbsby zu Hause. In Scarborough ist die Zahl während der letzten dreißig Jahre von zwei auf fünfunddreißig gestiegen, in Plymouth von dreißig auf sechzig. Die gesammte Trawlerflotte Englands beträgt heute mindestens tausend Segel, bemannt mit mehr als fünftausend Leuten und ein

Capital von weit über einer Million Pfund Sterling repräsentirend. Eine einzelne dem Fischfang gewidmete Actiengesellschaft in London hat während der Jahre 1864 und 1865 ihre Segelflotte um zehn Schiffe vermehrt, zwei neue Dampfschiffe zur Sammlung der Fische von den Segelschiffen in Fahrt gesetzt und weitere zwei Dampfer sofort in Bau gegeben. Das stetige und rasche Wachstum des Fischverbrauchs in England deuten die Mengen an, welche von den Eisenbahnen befördert worden sind, die die Küstenplätze mit dem Innern verbinden. Zwischen 1856 und 1864 hat sich das Gewicht beförderter Fische auf vier dieser Bahnen von 11,714 Tons auf 40,337 Tons gehoben; zwischen 1862 und 1864 auf zwölf Bahnen von 99,724 Tons auf 122 381 Tons.

Die Tonne Fische (2000 Pfund) wird dem Fischer im Massenpreise mit durchschnittlich sieben Pfund Sterling abgenommen; für die Tonne Rindfleisch erhält der Viehzüchter im Durchschnitt willig 60 Pfund. Dieser ungeheure Unterschied ist natürlich weit entfernt, dem vergleichungswweisen Nahrungswerth der beiden Gattungen von Fleisch zu entsprechen. Im Einzelverkauf gleicht er sich denn auch schon bedeutend aus. Wenn das Rindfleisch in England bei weitem mehr verschiedene Preisklassen hat als in Deutschland, so wird es darin vom Fisch, die einzelnen Arten nicht getrennt betrachtet, noch vielmals übertroffen. Im londoner Westend kostet das Pfund Zunge oder Steinbutt mehr als das dort gewöhnlich genommene Rindfleisch oder Hammelfleisch. Die Zwischenstufen der Vermittelung verschlingen im Fischhandel eben ungleich mehr als im Fleischhandel. Ob dies das dauernde Verhältniß bleiben oder ob es mit der zunehmenden Entwicklung des augenblicklich noch so jungen Verkehrszweigs, mit der Befestigung des allgemeinen Geschmacks, mit der Verwendung von mehr Capital und Unternehmungsgeist auf diesen Theil des Lebensmittelhandels sich allmählig ausgleichen wird, muß man abwarten. Zunächst steht so viel fest, daß Fischfleisch im Großen 8—9 mal so wohlfeil zu haben ist als Rindfleisch. Und während alles Fleisch von Vieh mit jedem Jahre theurer wird, hat eine in Manchester angestellte Untersuchung ergeben, daß dort der Preis der gewöhnlichsten, billigsten, in den größten Massen verzehrten Fische während der letzten zehn Jahre kaum gestiegen ist. Zungen kosteten im Januar 1865 doppelt so viel als im Januar 1856, aber Schellfische nicht mehr und Scholten eher weniger. Bedeutende Preissteigerungen am Fisch hat man nur in den Seestädten erlebt, die seit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes ihr altes Monopol auf den Genuß von frischem Fisch immer mehr schwinden sehen. In Newcastle am Tyne z. B. kosten beinahe alle Arten von Fisch heute doppelt das Geld wie vor zehn Jahren. Man darf sich dort aber damit trösten, daß der höchste je erlebte Preis in Newcastle immer noch niedriger ist als der feststehende Preis in Manchester, der sich gleich geblieben ist, weil der zunehmende Geschmack am Fisch durch eine entsprechend zunehmende Versorgung des Marktes befriedigt

wurde, während die Fischliebhaber Newcastle's nicht diejenigen von Manchester allein, sondern von vielen anderen volkreichen Städten in die Bewerbung um den Fang an ihren Küsten miteintreten sahen.

Die Frage, ob es mit dieser Heranziehung der Meeresbewohner für die Nahrungsbedürfnisse des Menschen in den bisherigen Progressionen fortgehen oder ob etwa der befürchteten Erschöpfung des zum Ackerbau oder zur Viehzucht geeigneten Bodens in altcivilisirten Ländern, der thatsächlich eingetretenen Verminderung des Fischreichthums der Flüsse eine Abnahme des Fisches in den vom Lande aus zugänglichen Gewässern an die Seite treten werde, hat die letzten Jahre über in England durch eine aus Sachverständigen zusammengesetzte königliche Commission die gründlichste Untersuchung erfahren. Dieselbe hat die ganze Küste des Inselkönigreichs bereist, an siebenzig bis achtzig für den Fischfang oder Fischhandel wichtigen Orten vermöge der ihr verliehenen amtlichen Autorität Verhör mit geeigneten Zeugen angestellt. Die von ihr erhobenen Antworten füllen mit den dazu gehörigen Fragen einen der stärksten Bände der englischen Reportsliteratur. Das Ergebnis war, daß nicht entfernt an eine Abnahme der Menge des erreichbaren Fisches zu denken sei. Fischgründe, die seit unvordenklicher Zeit mit tiefreichenden Netzen ohne Unterlaß abgestreift worden, wie z. B. die Bucht von Rye im Kanal, sind heute noch so ergiebig oder ergiebiger als je. Auch unsere deutschen Fischer wissen, daß man sich in der Ausbeutung eines einmal gefundenen guten Grundes keinen Zwang aufzuerlegen braucht: sie sind gewohnt, sobald einer von ihnen auf ein solches fruchtbares Feld gestoßen ist, hinter ihm drein dieselbe Stelle wieder und wieder abzuernnen. „Der Ertrag der See rund um unsere Küsten,“ sagt die erwähnte englische Untersuchungscommission, „steht in einem viel höheren Verhältniß zu dem Ertrage des Landes, als gemeinhin angenommen wird. Die besuchtesten Fischgründe sind noch immer weit ergiebiger als dieselbe Ausdehnung des fruchtbarsten Bodens am Lande. Ein Acker guten Bodens trägt, sorgfältig bearbeitet, einmal im Jahre eine Tonne Korn, oder zwei bis drei Centner Fleisch oder Käse. Von derselben Fläche Meeresboden auf guten Fischgründen birgt der ausdauernde Fischer ein größeres Gewicht guter Nahrung als dieses jede Woche im Jahr. Fünf Schiffe des Herrn Knott in Grimsby fingen in einer einzigen Nacht siebenzehn Tonnen Fisch, oder gesunde Nahrung im Gewicht gleich derjenigen von funfzig Rindern oder dreihundert Schafen. Die Fläche, welche diese fünf Schiffe während der fraglichen Nacht abweideten, kann funfzig Acker nicht überstiegen haben. So wohlbekannt die Fischgründe der Nordsee auch sind, so werden sie trotz der ungeheuern Nachfrage doch immer nur erst zum Theil benutzt. Die Doggerbank (zwischen dem nördlichen England und Dänemark gelegen), welche mehre hundert englische Geviertmeilen des reichhaltigsten Fischgrundes enthält, ist größtentheils noch von keinem Trawler

bearbeitet worden. Zwischen England und dem Festlande ist das deutsche Meer durchschnittlich 90 Fuß tief; ein Fünftel desselben, so groß wie die Oberfläche von Irland, besteht aus Bänken, die durch die Schlammniederschläge der hier mündenden Ströme noch beständig wachsen; auf ihnen vorzugsweise halten sich die Thiere des Oceans auf, und wer nur will, mag sich dort reichlich lohnenden Antheil holen.“

Das thun denn auch mehr oder weniger alle in der Nähe wohnenden seefahrenden Nationen, mit alleiniger Ausnahme der Deutschen. Die Norweger liefern den größten Theil der überhaupt in den Welthandel kommenden Häringe und einen beträchtlichen Theil des Stockfisches, obendrein seit 1860 eine jährlich wachsende Menge frischen Fisches in Eis verpackt für den englischen Markt. Die Franzosen sind sowohl an der bei Neufundland betriebenen großartigen Stockfischbereitung als an dem Häringefang längs der schottisch-englischen Küste betheilig; die großen Trawler von Boulogne u. s. w. fischen auch regelmäßig auf der Doggerbank. Die Holländer haben zwar den größten Theil der Versorgung Europas mit gesalzenen und geräucherten Häringen (Bücklingen), die sie früher ausschließlich innehatten, an Norweger und Schotten abgeben müssen, behaupten aber immer noch den Ruhm der besten Zubereitung in diesem Artikel, und geben außerdem zusehends mehr frischen Fisch an Deutschland ab. Aber nicht allein von Scheveningen, auch von dem Mittelpunkt des belgischen Fischfangs, Ostende, wird der bedeutendste deutsche Fischmarkt, der in Köln, regelmäßig versehen. Die Dänen, welche sich lange gleich den deutschen Handelsplätzen Stettin, Danzig, Königsberg und Harburg mit der bloßen Expedition norwegischen und schottischen Fanges begnügt hatten, sind im vorigen Jahre durch eine Actiengesellschaft, deren Director der bekannte unternehmende Capitän Hammer ist, in die Reihe der den Seefischfang im Großen betreibenden Völker mit eingetreten.

Nur wir Deutsche haben diesen Geschäftszweig bisher unbegreiflicherweise vernachlässigt. Es scheint, als hätte der Untergang des von Emden aus betriebenen Häringefangs und der von Bremen aus betriebenen Walfischjagd, die beide einst blühende Erwerbszweige waren, die deutschen Kaufleute, Rheder und Seefahrer abgeschreckt, auf den nassen Jagdgründen pirschen zu gehn. Als Emden das erste Mal zu Preußen gehörte, nahm es einen kräftigen Anlauf, den Holländern ihr Häringemonopol für den deutschen Markt wenigstens zu entreißen. Es war sechs Jahre nach dem Ende des siebenjährigen Krieges, als es Friedrich dem Großen gelang, in Ostfriesland eine Compagnie für den Häringefang auf die Beine zu bringen. Sie wuchs, wie D. Klopp, sonst bekanntlich der systematische Verkleinerer des großen Königs, sich ausdrückt, „zu einem ergiebigen Baume des Lebens für viele Menschen heran“. Klopp schildert die Blüthe des ostfriesischen Häringefangs von 1770 bis 1806 nicht übel folgendermaßen: „Der

Tag, an welchem die Büsen ausfahren, war ein Fest- und Freudentag für Jung und Alt. Wenn die volle Pracht der Juniussonne niederstrahlte, eilten auch die Landleute von rings umher zur Stadt, um dichtgeschaart vom Strohdiech, vom Schweinsbuck und von der langen Brücke herab den Festzug der Schiffe zu sehen, die weiß besegelt, bunt besflaggt, unter dem hoch flatternden Adler langsam eins dem andern durch das Fahrwasser folgten. Wie die Predigt, welche die Seeleute vorher angehört, den Segen von oben für das begonnene Werk ersleht hatte: so begleiteten unter dem lauten Jubel nicht minder eifrige stille Wünsche und Gebete die Hinwegziehenden, von deren Glück, Thätigkeit und Geschick die Existenz so mancher Familien abhing. Jede voll ausgerüstete Büse bedurfte dreizehn Mann, also vierzig Büsen 520 Seeleute, die zur Zeit des Fanges, vom Juni bis September, ein reichliches Brod fanden; und die Zahl derer, welche mit den vielfachen Arbeiten zu Lande beschäftigt wurden, war vielleicht doppelt so groß.“ Indessen meint Klopp, daß die Companie sich ohne den Zollschutz und die unmittelbaren Zuschüsse des Staats, entnommen eben aus dem Ertrag des Eingangszolls auf holländische Häringe, schwerlich hätte behaupten können. Diese Ansicht wird bestätigt durch den späteren Verfall, wenn an diesem auch das allgemeine Zurückkommen Emdens von der Katastrophe des furchtbaren Jahres 1806 an die Mitschuld tragen mag. Man hat später versucht, diesen verdorrten Zweig des ostfriesischen Handels neu zu beleben, indessen ohne nachhaltigen Erfolg, und die letzte darin arbeitende Gesellschaft, „Harmonie“ genannt, ist vor ungefähr einem halb Duzend Jahren zu Grunde gegangen, indem ihre Magazine abbrannten, während über die Erneuerung der abgelaufenen Versicherungspolice grade die Verhandlungen schwebten.

Ganz ähnlich ist es dem deutschen Walfischfang ergangen, der von Bremen, in geringerem Maße auch von Hamburg aus betrieben wurde. Bis in die dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts hinein behauptete er sich leidlich, wenn auch nicht grade blühend und stark; von da an aber schrumpfte er auf immer kärglichere Reste zusammen. Für völlig ausgestorben darf man ihn nicht ansehen, da ein unternehmender Schiffsbauer in Bremerhaven im laufenden Jahre wieder ein Schiff, und zwar ein Segelschiff mit Hilfschraube, auf die Jagd im Eismeer auszusenden begonnen hat. Allein als eigentlicher Geschäftszweig ist auch dieser Betrieb bis auf weiteres so gut wie erloschen.

Der Walfischfang wie der Häringefang kämpfen mit dem Nachtheil bedeutender Schwankungen des Ertrags bei einem verhältnißmäßig hohen Betriebscapital. Wenn daher einmal mehrere Jahre hinter einander keinen Reingewinn abwerfen, so verliert der Einzelne oder die Gesellschaft, welche sich dem Geschäft mit nicht ganz unerschöpflichen Fonds gewidmet haben, leicht den Muth, und man läßt sich durch Einstellung des Betriebs die Gelegenheit entgehen, wieder zu seinem Schaden zu kommen, welche spätere einträgliche Jahre bieten mögen.

Ermüdet der Unternehmer nicht, so ermüdet doch die Mannschaft, deren Lohn ebenfalls nach dem Umfang der Beute bemessen zu werden pflegt; und zum Seefischfang kann man nur die Elite des Matrosenvolks, lange nicht die ersten besten gebrauchen. Diese Erfahrungen weisen darauf hin, daß man für die kostspieligeren und zugleich unregelmäßiger lohnenden Arten des Seefischfangs eine feste Grundlage suchen sollte in dem Massenfang eßbaren frischen Fisches mit dem Grundnetz, der nicht nur weil er sicheren und reichlichen Gewinn abwirft, sondern auch weil er für die Besatzung der Schiffe eine Schule bildet, die sie der gewissen Prämie halber nicht so leicht verlaufen, bei einigermaßen ausgedehnter Betreibung den Fang von Häringen, Dorschen (Stockfisch) und Walen zuverlässig zu tragen verspricht; ähnlich wie ein Weinbergbesitzer die Schwankungen des Herbstes eher überwindet, wenn er daneben noch Ackerbau oder Viehzucht zu treiben vermag.

Dem Fange frischen Seefisches hat sich in Deutschland das große Capital und die höhere Intelligenz bis jetzt noch nirgends zugewendet. Er ist der Fischerbevölkerung der Küsten und Inseln überlassen geblieben, die ihn im trügsten Schlandrian und größtentheils als bloßes Nebengewerbe betreibt. Die Schiffe, zu deren Anschaffung die Mittel dieser Leute hinreichen und ihre Begriffe sich erheben, vermögen nur bei glatter See und ruhiger Luft ihrem Handwerk nachzugehen. Sie werden aber oft noch lieber, als zum Fischen, zum Bergen von Strandgut verwendet, wenn irgendwo auf einer Plate ein Brack sitzt. Auf mehreren der Nordseeinseln wie Norderney, Helgoland u. s. w. übt der bequeme Gewinn von den Seebadegästen seine verweichlichende Wirkung; man bleibt bei schlechtem Wetter lieber hinterm Ofen, nicht bloß weil die Schaluppe nicht seefest, sondern auch weil der eigne Sinn dem Kampfe mit Sturm und Wogen allmählig abgewandt worden ist. Von Norderney aus wird der Schellfischfang noch immer mit der Angel betrieben, an die man eine im Wattlande gefundene Art Regenwurm als Köder steckt. Es geht aber aus den in England angestellten vergleichenden Untersuchungen aufs deutlichste hervor, daß die Angel nicht allein einen wohl zehnfach geringeren Ertrag liefert als das Grundnetz, sondern auch um die Hälfte theurer zu bedienen ist. Wenn z. B. ein mit dem Grundnetz fischendes Schiff von 80—100 Tons für 11 Pfund Sterling wöchentlichen Lohn zu bemannen ist, kostet ein gleichgroßes Schiff zum Angeln 16 Pfund. So sagte einer der ersten Fischhändler Londons, James T. Morgan, der selbst früher Fischer gewesen ist und nun 35 Trawler besitzt, vor dem königlichen Untersuchungsausschuß im Jahre 1864 aus. Auf Antheile gesetzt, würde die Mannschaft eines Trawlers natürlich entsprechend mehr verdienen; in London aber muß man sie wohl auch für feste Heuer gut genug haben können, und dann ist sie billiger, als die Mannschaft eines Anglers, weil sie eben aus weit wenigeren Köpfen besteht. In dieser Ersparniß an Händen liegt neben der

ungleich größeren Menge des Fangs der entscheidende Vorzug des Grundnetzes. Alle sich selbst überlassene, von dem Capital und der Technik noch nicht aufgesuchte Seefischerei treibt Verschwendung mit der Arbeitskraft und beeinträchtigt dadurch ihren Reingewinn. Von Boulogne z. B. laufen hundert Trawler von durchschnittlich vierzig Tons in die Nordsee aus, mit durchschnittlich sieben Mann besetzt, während eine huller Smack, auch wenn sie zehn oder zwanzig Tons mehr hält, an fünf Mann genug hat, dem Capitän, zwei Vollmatrosen und zwei Lehrlingen. Dafür aber fischen die englischen Schiffe auch regelmäßig in kleinen Flotten vereinigt, mögen sie nun zu mehreren einen und denselben Eigenthümer haben oder jedes für sich sein; d. h. sie brauchen nicht mit Fischen aufzuhören, wenn sie eine Ladung beisammen haben, und dann mit der Rückkehr nach dem Hafen ihre Zeit zu verlieren, sondern können die Ablieferung der Beute einem Schnellsegler oder Dampfer übertragen, während sie selbst ohne Unterbrechung das Netz auswerfen. Die Fischer von Blankenese und Finkenwerder an der untern Elbe bedienen sich allerdings des Grundnetzes, oder wie sie es nennen, der Kurre; aber ihre Ewer sind auch nicht seefest, und die gefangenen Fische werden nicht in Eis gelegt, sondern in die Büne oder Bunge, einen vom Wasser der See oder des Stromes durchspülten abgesonderten Theil des Schiffsrums, in dem sie lebendig bleiben sollen. In Deutschland, wo man gleichwie auf dem Continent überhaupt kaum angefangen hat zur Conservirung des Fisches Eis zu verwenden, gilt der lebendig erhaltene Fisch begreiflicherweise für besser als der rechtzeitig getödtete. In England aber ist man von diesem Vorurtheil schon lange zurückgekommen, und weiß, daß der Fisch auch in der Bunge nicht bleibt, was er im freien Wasser war, zumal wenn das Schiff aus dem Salzwasser in Süßwasser übergeht, geschweige denn nachher in dem unbewegten Wasser eines Kastens oder einer Tonne. Der zwischen Eis gelegte Fisch wird daher auf den englischen Märkten lieber genommen und höher bezahlt, als der lebendig erhaltene, der immer schon für etwas verdächtig gilt, wie in Deutschland bisher umgekehrt der todte, freilich nicht in Eis conservirte Fisch. Im Eis hält der Fisch sich wochenlang genießbar. Das geht schon aus der Entwicklung des norwegischen Handels mit frischem Fisch nach England hervor, der, 1860 begonnen, 1863 bereits 250,000 Thaler ertrug. So umfänglich ist in England der Verbrauch von Eis zu diesem Behuf, daß eine einzige londoner Fischhandlung im Jahre 2—3000 Pfund Sterling für Eis ausgiebt, und eine andere es sogar vortheilhafter findet, ihr Eis auf künstlichem Wege durch eine kostspielige Maschine herzustellen, als es zu Schiffe aus Norwegen zu beziehen. —

Wir haben nun die Elemente sämmtlich beisammen, die dem Seefischfang in der Gegenwart eine so hohe und täglich wachsende volkwirthschaftliche Bedeutung geben: die Kurre (Trawl), das seefeste Schiff (Smack oder Luggen),

die Vereinigung der fischenden Schiffe zu gemeinschaftlichem Transport, das Eis, die Eisenbahnen. Die Kurre, ein siebzig Fuß langes und vierzig Fuß breites Netz, mit einem schweren Baum an der Mündung, um dieselbe offen zu halten, und mit langen engen Taschen der unteren Spitze zu, fährt langsam über den Meeresboden, stößt alles dort schwimmende Gethier aus seiner freien Ruhe und hält es in Massen fest. Zungen und Schollen, von denen die ersteren in London die beliebtesten aller Seefische sind, lassen sich kaum anders als durch die Kurre fangen. Die Smack sodann, welche das Netz gelassen treibend hinter sich her schleppt, hält mehr oder weniger das ganze Jahr die See, während unsere deutschen Ewer und Schaluppen oft sogar im Sommer wochenlang im Hafen bleiben müssen, weil ein etwas frischerer Wind bläst. Um die kostbare Fähigkeit unausgesetzten Betriebes völlig auszunutzen, überlassen die Smacks das Geschäft, ihren Fang an den Markt zu bringen und ihre erschöpften Eisvorräthe zu ergänzen, einem eigens dafür gebauten und eingerichteten Transportschiff, Schnellsegler (Jager) oder Dampfer. Das Eis steigert die Haltbarkeit des Fisches ums Zehnfache oder mehr, während endlich die Eisenbahnen ihn rasch über das ganze Land hin befördern. So oft in England eine neue Schienenverbindung zwischen einem Küstenpunkte und dem Innern eröffnet wird, spüren es zunächst die Fischmärkte der großen Städte durch vermehrte Zufuhr; und wenn das schottische Hochland demnächst aller Terrainschwierigkeiten ungeachtet seine Bahn erhalten wird, so ist es der Häringfang von Wick, die Speculation auf frische, nicht auf gesalzene (weiße) oder geräucherte (rothe), Häringe hauptsächlich, was dazu treibt. Auch in Deutschland haben wir Aehnliches schon erlebt, wenn auch dem kleinen Maßstab unseres Seefischereibetriebes entsprechend. Der blühende Schellfischhandel der Inseln Norderney und Borsum ist ein Kind der in Emden mündenden hannoverschen Westbahn und würde seine Dimensionen verdoppeln und verdreifachen, sobald die Bahn über Norden bis Norddeich, Norderney gegenüber, weitergeführt würde.

Die Mitte der von Fischen wimmelnden Doggerbank ist von Emden nicht viel weiter entfernt als von Hull, und von Bremerhaven nicht einmal ganz so weit wie von London, während Boulogne dorthin noch etwas weiter hat als die englische Hauptstadt. Allein auch diesseits der Doggerbank, ja unmittelbar jenseits der dem nordwestdeutschen Ufer vorgeschobenen Inselkette liegen Fischgründe, die so reichlich lohnen, daß englische Trawler die weite Fahrt von Grimsbj oder Plymouth nicht scheuen, um hier zu Hunderten ihre Beute zu holen. Eine hier fischende deutsche Trawler- oder Kurrerflotte (wenn man nach englischer Analogie für den neuen Begriff ein neues Wort bilden darf), die von Bremerhaven oder Emden ausführe, würde dreimal so rasch ihren Fang auf den nächstgelegenen Bahnhof liefern und dreimal so rasch ihre Vorräthe an Eis oder Lebensmitteln erneuern können, d. h. dreimal so wenig an Transportkosten

aufzuwenden brauchen. Auch hinsichtlich des Eises für die Conservirung der Fische sind wir vor England begünstigt. Der strenge norddeutsche Winter liefert sicherer und mehr Eis als der mildere englische; stellt sich dort also schon die Eismaschine vortheilhaft heraus im Vergleich zu der Beziehung von norwegischem Natureis, so wird sie es um so eher hier thun, wo sie in so viel geringerem Maße ergänzend einzutreten hat, vorausgesetzt nur, daß die erste Auslage sich durch einen hinlänglich großen Betrieb bezahlt macht. Sollte man aber die fremde Aushilfe nicht entbehren können, so ist Norwegen den deutschen Nordseehäfen gleich nahe wie den englischen.

Die wichtigsten Bedingungen, um frischen Seefisch zu einem allgemeinen Volksnahrungsmittel zu machen, sind also auch in Deutschland gegeben. Er kann voraussichtlich in demselben Maße billiger geliefert werden als in England, wie die englischen Preise gegenwärtig noch überhaupt höher sind als die deutschen. Die Engländer holen uns unser Mastvieh in immer zunehmenden Massen weg; es ist Zeit, daß wir in den Thieren des Meeres, die kein Futter kosten und folglich gegen die Fang- und Beförderungskosten allein zu haben sind, eine Ausgleichung suchen, anstatt ihnen auch diese Wetde ausschließlich zu überlassen, sogar angefaßt unserer eigenen Küsten. An Empfänglichkeit wird es dem Gaumen und Magen des deutschen Publikums im Allgemeinen sicherlich nicht fehlen. Die katholische Hälfte der Nation ist schon durch kirchliche Gebote auf einen regelmäßigen Genuß von Fisch hingewiesen, und wird die trockene Eintönigkeit des Stockfisches gewiß gern durch Schollen, Schellfische und Zungen unterbrochen sehen. Aber auch die Andersgläubigen sind keine Fischverächter, wie der fortwährend zunehmende Verbrauch gesalzener und geräucherter Häringe zeigt. In den sieben Jahren 1857—1864 hat die Einfuhr von Häringen in deutsche Häfen um ungefähr drei Viertel zugenommen, und wenn auch die östlichen Binnenländer, Rußland (nebst Polen) und Oestreich daran ihren Antheil haben, so bleibt doch das Meiste in Deutschland selbst. Der Haring aber ist gleich dem Stockfisch nur ein Surrogat für frischen Fisch. In England, wo man ihn schon seit langer Zeit frisch haben konnte, weil er dort in dichten Zügen an die Küsten kommt, wird seit der Ausbildung des Eisenbahnnetzes mehr frischer Haring genossen als gesalzener oder geräucherter. Man nimmt eben den conservirten Fisch gleich wie das conservirte Fleisch und das conservirte Gemüse nur, wo das frische mangelt. Insofern kann man den Verbrauch von Häringen und Stockfisch als ein untrügliches Zeichen ansehen, daß der öffentliche Geschmack in Deutschland den frischen Seefisch so wenig verschmähen wird, wie das irgendwo geschehen ist, wohin er sich in wirklich gutem und gesundem Zustande bringen ließ. Aber freilich, um unter die regelmäßigen Bestandtheile unserer Mahlzeiten, auf den Speisezetteln der gewöhnlichen bürgerlichen Haushaltung aufgenommen zu werden, muß er so reichlich und ununter-

brochen auf den Markt kommen, wie irgendeine andere Gattung Fleisch. Je umfanglicher daher der neue Betrieb in Gang gesetzt werden kann, desto eher wird ihm in einem gesicherten Absatz seiner Ergebnisse die feste finanzielle Basis gewonnen werden. Eine große Gesellschaft wird besser sein als eine kleine, und mehre gleichzeitig auftretende besser als eine einzige.

Angesehener unter den Feinschmeckern und höher geschätzt von der die Nahrungsmittel würdigenden Wissenschaft als irgendein Fisch, ist das bekannteste unter den Schalthieren des Meeres, die Auster. Von ihrem Fang aber gilt, was von dem des Haringes, des Dorsches und der thrangebenden großen See- thiere: es ist ein Geschäft von zu schwankendem Ertrag, um ohne ein das Aus- harren ermöglichendes großes Capital mit hinlänglich sicherer Aussicht auf Erfolg betrieben werden zu können. Mehre Jahre hinter einander fehlt oft in einem weiten Umkreis der Nachwuchs. Die Forschungen der mehrerwähnten englischen Untersuchungscommission haben ergeben, daß an der neuerdings ein- getretenen Seltenheit der Austern keineswegs eine übermäßige Leerung der Ge- wässer durch die Fischer Schuld ist, sondern lediglich jenes Naturereigniß, dessen Gründe man noch nicht kennt und dessen unerfreuliche Wirkungen man noch nicht einzuschränken weiß. Die Gesellschaft der Austernfischer von Whitstable an der Mündung der Themse hat sich wenigstens zum Theil gegen die üblen wirth- schaftlichen Folgen der Calamität geschützt, indem sie rechtzeitig anderswoher junge Austern gekauft und in ihrem Park zur Mästung eingesetzt hat. Die Austerngilde von Colchester, welche geringere Voraussicht bewährt hat, mußte ihr Geschäft zeitweilig ganz einstellen. Die Austernfischerei bei der Insel Jersey kam von 30—40,000 Pfund Sterling Jahresertrag auf 3—4,000 Pfund herab. Die alten Praktiker der Austernzucht verlieren darüber jedoch den Muth nicht, weil sie sich früherer gleicher Perioden mit schließlicher Wiederkehr der Frucht- barkeit erinnern. Ob die feinen englischen Natives an unseren Küsten und Inseln mit Erfolg zu züchten sein werden, wird bezweifelt; für gewiß hingegen hält man es von der großen texeler Kor-Auster. Holländische Kurrer, die in ihrem Grundnetz neben den Fischen stets auch eine gewisse Menge Austern ans Tageslicht ziehen, legen dieselben schon seit längeren Jahren bei der deutschen Insel Wangerooge in einer Art abgegrenzten Bettes nieder, lassen sie dort die schwächende Zeit des Laichens überstehen, und bringen sie vom September an nach Hamburg, Bremen und Amsterdam zu Markte. Ein Fingerzeig, daß auch deutsche Betriebsamkeit hier noch neben den bekannten schleswig-holsteinischen Bänken ein lohnendes Feld hat.

Wenn wir uns zu lange die volkwirthschaftlichen Vortheile des Seefisch- fangs haben entgehen lassen, die Bereicherung unseres Fleischmarktes um eine gesunde, schmackhafte und billige Speise, den erhöhten, besser gesicherten und alle männlichen Eigenschaften mehr entwickelnden Erwerb für die Küsten- und

Inselbevölkerung, — so hat sich dafür der Staat dieses Thätigkeitsgebiets auch nicht mit störender Einmischung angenommen, und die nun einsetzenden Bestrebungen brauchen nicht erst künstliche Schranken zu überspringen. Es ist das Verdienst der letzten englischen Untersuchungscommission, die alleinige Heilsamkeit der Freiheit im Fischereiwesen durch eine Fülle zuverlässig ermittelter Thatsachen sowohl, wie durch einleuchtende Ableitung von Schlüssen aus denselben ins Licht gesetzt zu haben. Sie erklärt sich gegen die gesetzliche Durchführung einer geschlossenen Zeit für die Ausernfischerei (1. Mai bis 31. August), wie sie in England merkwürdigerweise grade für die minder bedeutenden Anlagen besteht, nicht aber für die großartige Fischerei der Südostküste, bei Colchester, Whitstable, Faversham u. s. w.; ferner gegen die gleiche Maßregel in Bezug auf den Haringfang an der schottischen Westküste nicht nur, sondern auch gegen die Beschränkung der fremden Haringfänger an der schottischen Ostküste auf die hohe See jenseits eines drei Meilen breiten Wassergürtels längs der Küste, und gegen das Verbot für dieselben, sich anders als aus Noth der dortigen Häfen u. s. w. zu bedienen; auch gegen jedes Verbot der Einfuhr von Fischen irgendeiner Art auf fremden Schiffen, und gegen verbotähnlich hohe Zölle; am entschiedensten aber, mit immer neuem Nachdruck gegen die geringste Beschränkung der Grundneßfischerei, sei es unter dem Vorwande der Beeinträchtigung anderer Arten der Fischerei oder unter dem der Erschöpfung des Meeres. Die allgemeine und unbedingte Forderung der Freiheit, die in diesem werthvollen Bericht auf Grund der ausgedehntesten und mannigfachsten Erfahrung der Welt erhoben wird, ist für uns in Deutschland der Regel nach der ohne weiteres gegebene Ausgangspunkt. Wir haben daher nur Sorge zu tragen, daß sie uns nicht erst noch nachträglich verkümmert werde. Wir wollen auch den englischen und holländischen Kurkern nicht mißgönnen, was sie unmittelbar vor unseren Häfen und Strömen wegholen, sondern nur in friedlichem Wettstreit die natürliche Ueberlegenheit der Nähe, die wesentliche Gleichheit aller übrigen Bedingungen für unsere heimischen Bedürfnisse geltendzumachen suchen.

Damit wird nicht allein den beiden schon berührten volkwirtschaftlichen Interessen gedient, der allgemeinen Ernährung und dem Erwerbe der Küsten- und Inselbevölkerung, sondern auch einem dritten, das noch directer in die Sphäre nationaler Würdigkeit aufsteigt: der Herstellung einer Schule für vollendete Seeleute, welche die Handelsmarine Deutschlands sehr gut vertragen und die künftige preußisch-deutsche Kriegsmarine kaum entbehren kann. Wie der Fischfang bisher von deutschen Küstenorten aus betrieben wurde, verdarb er freilich eher, was sich ihm widmete. Aber wie er zukünftig mit der Kurre hinter dem beständig seehaltenden Schooner oder Kutter betrieben werden wird, lehrt er die Besatzung, die keinen entbehrlichen Mann an Bord hat, alle ihre Kräfte aufbieten, und das Meer wie ihre Tasche, die Luft zu jeder Jahreszeit kennen.

Mit dem so betriebenen Fischfang kann kaum die lange Fahrt den Vergleich aushalten, denn alle Frachtschiffahrt hat den Hafen zum Ziel und betrachtet Stürme als Gefahren, die man füglicher meidet als aussucht; während der Fischfang auf hoher See grade darin sein Verdienst zu suchen hat, daß er vor keinem Wind und Wellengang womöglich den bergenden Hafen sucht. Es kommt noch hinzu, daß der Fischfang den kraftentbindenden Reiz des Antheils am Gewinn statt festen Lohnes, den die Frachtschiffahrt bis jetzt noch durchweg ausschließt, nicht allein zuläßt, sondern gradezu fordert. Die bildende und stählende Kraft, die in dieser Art der Aufgabe sowohl als der Belohnung liegt, ist von anderen Nationen längst nach Gebühr gewürdigt worden. Sie haben es sich daher viel Geld und gesetzgeberisches Nachdenken kosten lassen, um die der See zugewandten Theile des Volkes zur Betheiligung an der Fischerei zu drängen. Prämien und Schutz- oder Prohibitivzölle mußten diesem Zwecke dienen. Allein so wichtig der Zweck, so verfehlt waren derartige Mittel, wie man sich wenigstens in England, wo sie zu Anfang der dreißiger Jahre, und in Holland, wo sie gegen Ende der fünfziger Jahre abgeschafft wurden, allgemein überzeugt hat. In Frankreich hingegen besteht noch heute ein kostspieliges und verwickeltes System officieller Begünstigung des Seefischfangs, und ist erst im Jahre 1861 wieder bis 1871 erneuert worden, wiewohl es auch dort an mißbilligenden Urtheilen über seinen Werth und seine Wirkungen nicht fehlt.

Bis vor wenigen Jahren war die gesammte französische Fischerei sehr wirksam durch einen auf den Ergebnissen fremden Fischfangs liegenden Einfuhrzoll geschützt, der in allen Häfen 40 Franken für 100 Kilogramm betrug. Jetzt ist derselbe auf zehn und elf Franken nebst doppelter Zuschlagsdecime ermäßigt, und zu diesem Satze kann der großartige Fischfang der Engländer immerhin schon etwas auf den pariser Markt liefern. Die völlige Abschaffung würde freilich der Volksernährung in Frankreich einen noch viel handgreiflicheren Dienst leisten. Nicht bloß insofern sie weit größere Massen englischen, holländischen, belgischen und demnächst vielleicht auch deutschen Seefisches ins Land ziehen, sondern indem sie den Kurrern von Boulogne, Fécamp und Dieppe zum wirksamsten Anstoß werden würde, sich mit Eis zu versehen und zum Behuf der Anwendung eines gemeinsamen Transportschiffs in Flottillen zusammenzuthun. Schwerer aber als der Schutz Zoll lastet auf der Entwicklung des französischen Seefischfangs das Prämienwesen. Es ist jetzt grade hundert Jahre alt. Abwechselnd hat man die Säge hinauf- und hinuntergeseht, — das letztere, wenn der Gedanke der Abschaffung einmal obenauf kam und die Anhänger des Bestehenden zu Compromissen nöthigte, das erstere, wenn man sich wieder in den politischen Zweck der Institution verliebte und die Mittel nur nach ihrer Wirksamkeit bemaß. Die Prämien sind ausgeworfen für den Stockfischfang und den Walfischfang. Der Fang frischen Fisches wird nicht weiter als durch den Ein-

gangszoll für fremden Fisch unterstützt, obgleich er, auf großen seehaltenden Schiffen betrieben, die seemännischen Tugenden mindestens ebenso sehr zu entwickeln dienen möchte wie der Stockfischfang von St. Pierre und Miquelon (Neufundland), bei dem die Mehrzahl der Leute mehr am festen Lande arbeitet als im Wogenbraus. Der Haring- und Makrelenfang empfängt nur die mittelbare Begünstigung zoll- und steuerfreien Salzes. Jene anderen beiden Arten des Seefischfangs aber werden in zwiefacher Weise unterstützt, theils durch eine Prämie für jeden Mann der Besatzung — 15—50 Franken je nach dem Fangort u. s. w. beim Stockfischfang, 72—120 Franken je nach dem rein französischen oder gemischten Ursprung der Mannschaft beim Walfischfang — theils durch eine Prämie für jeden Centner der Beute, die sich nach dem Bestimmungsort abstuft. Das heutige Frankreich steht in diesem Stück noch völlig auf dem patriarchalischen Standpunkt Friedrichs des Großen, der den ostfriesischen Haringfang auch nur dadurch in Schwung zu bringen wußte, daß er ihm in der Form von Prämien die beträchtlichsten baaren Zuschüsse machte. Zum Danke für die Unterstützung des Staats muß sich der französische Seefischfang eine Bevormundung gefallen lassen, die in Deutschland allgemeines Murren, in England oder Nordamerika offenen Widerstand hervorrufen würde. Die Zeit des Segelns und Ausbleibens, die geringste Zahl der Mannschaft, die Ausrüstung des Schiffes bis ins Kleinste ist gesetzlich vorgeschrieben, und verpönt nicht nur, wie selbstverständlich wäre, die Erschleichung der Prämie durch verläugnete Einführung fremden gekauften Fisches, sondern auch der geringste Verstoß gegen jene moderne Kleider- und Speisenordnung. Mindestens in demselben Maße wie die Gewöhnung der Mannschaft an Seegefahren sie physisch fähiger machen mag, auf der Kriegsmarine ihres Landes mit Nutzen verwandt zu werden, muß die Gewöhnung sämtlicher beim Seefischfang beteiligter Bevölkerungsklassen an eine so weitgehende und so tiefeingreifende Vormundschaft der Behörden sie moralisch unfähiger machen, ihr Gewerbe fortschreitend zu entwickeln. Das Prämienwesen ist ein Lotterbett, das doppelt erschläft: durch den Lohn, den es auch der ausgemachtesten Trägheit schon spendet, und durch die Erstückung jedes Gefühls persönlicher Verantwortlichkeit in der zwangsmäßigen Durchführung allumfassender, haargenauer Vorschriften. Es ist aber zugleich eine so verführerische Versuchung zur Betrügerei, daß z. B. die französischen Kriegsschiffe, welche überall den Fischerflotten ihrer Nation als Polizeiwache beigegeben sind, als ihre Hauptaufgabe zu betrachten haben, dafür zu sorgen, daß nicht fremder Fisch eine französische Prämie davonträgt. Bis zum Jahre 1871 ist noch vollauf Frist, die öffentliche Meinung über die Naturwidrigkeit des Prämienwesens aufzuklären und gegen dessen dann fällige Erneuerung unüberwindlich einzunehmen: möge sie von den wirthschaftskundigen Männern unseres großen Nachbarlandes nicht versäumt werden!

In unserem Vaterlande wird es mit der Einführung eines so schlecht-empfohlenen Systems keinerlei Gefahr haben. Wenn der Staat sich aufgelegt fühlen sollte, die durch entstehende größere Seefischfanggesellschaften sich bietende Gelegenheit zur regelmäßigen Heranbildung vollendeter Seeleute seinerseits zu ergreifen, der Seefahrerbevölkerung der Küsten und Inseln einen Sporn zur Benutzung dieser Gelegenheit in immer steigendem Grade zu geben, so bieten sich ihm dafür bessere Mittel und Wege dar. Er kann z. B. feststellen, daß der Dienst auf der Fischerflotte den Seemann etwa auf dieselbe Weise rascher ausbilde für den Dienst auf Kriegsschiffen, wie die Absolvirung gewisser Schulen oder Schulclassen den künftigen Soldaten, dem dann freisteht, sich von einer dreijährigen Präsenzzeit mit einem einzigen Freiwilligenjahr loszukaufen. Eine derartige Einrichtung würde allerdings für die Fischereigesellschaften voraussichtlich die angenehme Folge haben, ihnen die Mannschaft reichlicher zuströmen zu lassen. Aber nicht deswegen natürlich würde der Staat es thun, sondern nur dann, wenn er sich überzeugt, daß er vor allem seinen eigenem militärischen Interesse so am besten dienen werde, und daß es gerecht sei, den Fischern weniger von ihrer Zeit zu nehmen, als den im Durchschnitt nicht so trefflich vorgebildeten Matrosen der Handelsflotte.

Ein denkwürdiges Actenstück aus dem Großherzogthum Hessen.

Zur Ergänzung der sehr zutreffenden Schilderung der politischen Zustände in dem Großherzogthum Hessen, welche ich in einem der letzten Hefte der „Grenzboten“ las, theile ich Ihnen hier ein rheinhessisches Wahlmanifest mit.

Es ist — so scheint es — veranlaßt durch den in Rhein Hessen (und namentlich in der Stadt Mainz, in welcher Preußen die Festung, der Großherzog Ludwig und sein Freiherr v. Dalwigk das Land, der Bischof Freiherr v. Ketteler und seine Jesuiten die Seelen zu regieren berufen sind) eingeleiteten Versuch, durch eine Coalition der Schwarzen und Rothen, der Klerikalen und der Radicalen, der particularistischen Legimitätsritter und der föderativen Republikaner, — die Fortschrittspartei, welche für den Anschluß an Preußen und an den norddeutschen Bund wirkt, aus dem Felde zu schlagen.

Wir glauben nicht, daß jener Versuch gelingt.