

Handbuch der Seefischerei Nordeuropas

Herausgegeben von

H. LÜBBERT und E. EHRENBAUM

Band VII

Heft 3

L. Verbrugghe, Die belgische Seefischerei

Mit einer Karte und 30 Abbildungen im Text
und auf 9 Tafeln



STUTTGART 1932

E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung
(Erwin Nägele) G. m. b. H.

Handbuch der Seefischerei Nord-Europas

Inhalt der Bände I bis X

I. Band

NATURBEDINGUNGEN DES LEBENS IM MEERE

- | | |
|---|--|
| Heft 1. Die wagerechte Gliederung und die Tiefen des Meeres. | } <i>Verfasser</i>
Prof. Dr. Br. Schulz, Hamburg.
Prof. Dr. O. Pratje, Königsberg.
Prof. Dr. W. Nienburg, Kiel †.
Prof. Dr. W. Mielck, Helgoland.
Prof. Dr. A. Hagmeier, Helgoland.
Geh. Rat Prof. Dr. K. Brandt †
Prof. Dr. J. Reibisch, Kiel. |
| „ 2. Die natürlichen Eigenschaften der Gewässer. | |
| „ 3. Die Beschaffenheit des Meeresbodens. | |
| „ 4. Die feststehenden Pflanzen der nordeuropäischen Meere. | |
| „ 5. Die Nahrung der Meerestiere.
a) Plankton.
b) Bodentiere. | |
| „ 6. Der Stoffhaushalt im Meere. | |

II. Band

SYSTEMATIK UND BIOLOGIE DER SEEFISCHE NORD-EUROPAS

- | | |
|---|--|
| Heft 1. Allgemeiner Teil. Anatomie, Physiologie, Entwicklung, Biologie, Phylogenie, Forschungsmethoden. | } Prof. Dr. E. Ehrenbaum, Hamburg.
H. M. Kyle, M. A., D. Sc., London. |
| Heft 2. Spezieller Teil. Knochenfische, Knorpelfische. | |

III. Band

SYSTEMATIK UND BIOLOGIE ANDERER WIRTSCHAFTLICH WICHTIGER MEERESTIERE NORD-EUROPAS

- | | |
|-----------------------------|---|
| Heft 1. Wale, Robben. | } Prof. Dr. L. Brühl, Berlin.
Dr. B. Havinga, Amsterdam.
Dr. H. Heidrich, Altona. |
| „ 2. Krebse und Weichtiere. | |
| „ 3. Seemoos, Korallenmoos. | |

IV. Band

DIE WICHTIGSTEN FANGGERÄTE

- | | |
|---------------------------------|--|
| Heft 1. Grundsleppnetze. | } Dr. H. Lübbert, Hamburg.
Dr. H. Lissner, Hamburg.
Dr. N. Peters, Hamburg-Finkenwärder. |
| „ 2. Waden. | |
| „ 3. Treibnetze und Stellnetze. | |
| „ 4. Angeln. | |

V. Band

DIE DEUTSCHE SEEFISCHEREI

- | | |
|---|---|
| Heft 1. Die Nordseefischerei. | } Dr. W. Schnakenbeck, Hamburg.
Dr. H. Lübbert, Hamburg.
Geh. Rat Prof. Dr. H. Henking, Berlin.
Dr. W. Schnakenbeck, Hamburg.
Oberreg.-Rat Dr. E. Eichelbaum, Berlin.
Oberreg.-Rat Nelson, Berlin. |
| „ 2. Die Nordsee-Fischereihäfen. | |
| „ 3. Die Ostseefischerei. | |
| „ 4. Der Walfang. | |
| „ 5. Fischereigesetzgebung und -Verwaltung. | |

VI. Band

DIE SEEFISCHEREI VON GROSSBRITANNIEN UND IRLAND

- | | |
|--|---|
| Heft 1. Geschichtliche Entwicklung der britischen Fischerei. | } H. M. Kyle, M. A., D. Sc.,
London. |
| „ 2. Verwaltung und Regelung der Fischerei. | |
| „ 3. Betriebsarten und Fahrzeuge. | |
| „ 4. Fischereidistrikte und Fischereihäfen. | |

Handbuch der Seefischerei Nordeuropas
Band VII, Die Seefischerei der westeuropäischen Länder, Heft 3.

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

- 40469

Die belgische Seefischerei

Von

L. Verbrugghe

Direktor der „Oostendsche Reedery“
Mitglied des belgischen Fischereirats

Mit einer Karte und 30 Abbildungen im Text und auf 9 Tafeln



Stuttgart 1932

E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung
(Erwin Nägele) G. m. b. H.

Alle Rechte vorbehalten.
Printed in Germany.

Aus dem Französischen übertragen von Dr. H. Lübbert

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung	1
A. Historische und technische Entwicklung der Seefischerei	1
1. Die Zeit von Julius Caesar bis zu der Karls V.	1
a) Die älteste Zeit	1
b) Von der Zeit der Herzöge von Burgund bis zu Karl V.	3
2. Von der Reformationszeit bis 1830	6
a) Vom Tode Karl V. bis zu Maria Theresia	6
b) Während der Regierung Maria Theresias	8
c) Die Zeit der fremden Besetzung	10
3. Der Zeitraum von 1830 bis 1914	11
4. Die Entwicklung von 1914 bis zur Gegenwart	17
B. Der heutige Stand der Seefischerei	19
1. Die Fanggründe	19
2. Die Fahrzeuge	20
a) Segelfahrzeuge	20
b) Motorfahrzeuge	22
c) Dampfer	24
d) Heutige Zusammensetzung der Fischerflotte	26
3. Die Fischereigeräte	26
a) Angeln	26
b) Netze	27
4. Die Fischarten	31
5. Der Absatz der Fänge	32
6. Neuere Maßnahmen zur Förderung der Seefischerei	32
a) Der Bau des neuen Fischereihafens von Ostende	32
b) Andere Maßnahmen	33
7. Gesetze und Verordnungen	34
8. Fischerei-Verwaltung	35
Literaturverzeichnis	37
Sachregister	38

Verzeichnis der Abbildungen.

	Seite
Karte der Küste von Belgien	2
Abb. 1. Fischerfahrzeug (Hokker) des 17. Jahrhunderts	7
„ 2. Fahrzeug von La Panne	13
„ 3. Haus eines Küstenfischers von Oostduinkerke	14
„ 4. Offene Garnelen-Fischerboote in Ostende	16
„ 5. Gedeckte Garnelen-Fischerfahrzeuge in Ostende	16
„ 6. Fischerhafen von Blankenberghe	16
„ 7. Schaluppen im Hafen von Blankenberghe	16
„ 8. Schulschiff der „Ibis“, Schule für Fischerwaisen	16
„ 9. Fischdampfer am Kai von Ostende	18
„ 10. Kogge von Heyst	21
„ 11. Schaluppe von Ostende	21
„ 12. Krabbenfischerfahrzeug von Ostende	22
„ 13. Schaluppe von Blankenberghe	23
„ 14. Moderner Motorkutter von Ostende	24
„ 15. Moderner Fischdampfer der „Oostendsche Reedery“	24
„ 16. Der Steert kommt hoch	24

	Seite
Abb. 17. Fang an Deck eines Ostender Fischdampfers	24
„ 18. Entwicklung der belgischen Fischerflotte von 1884 bis 1931	25
„ 19. Fahrzeuge von Blankenberghe, mit dem Scheynet fischend	27
„ 20. Garnelenfischer von Coxyde	25
„ 21. Fanggerät eines Garnelenfischers von Coxyde	25
„ 22. Garnelenfischerinnen von Ostende mit dem Schiebehamen	28
„ 23. Stroopnet für den Sprottenfang	29
„ 24. Entladung eines Fischdampfers in Ostende	32
„ 25. Islandfang am Fischmarkt von Ostende	32
„ 26. Heringfänge am Kai von Ostende	32
„ 27. Die neue Fischauktionshalle in Ostende	32
„ 28. Institut Gottschalk, Altersheim für Fischer in Ostende	33
„ 29. Lageplan des Hafens von Ostende	33
„ 30. Querschnitt der Fischauktionshalle in Ostende	40

Einleitung.

Belgien grenzt in seiner ganzen Küstenausdehnung an eines der fischreichsten Meere der Erde. Man müßte annehmen, daß bei dieser günstigen geographischen Lage die belgische Seefischerei von großer Bedeutung wäre. Das ist zurzeit leider nicht der Fall, und erst in den letzten 10 Jahren haben sich Erfolg versprechende Ansätze zu einer größeren Entwicklung gezeigt. Es sind heute in der Hauptsache Mannschaftsschwierigkeiten, die eine schnelle Weiterentwicklung verhindern.

In der Vergangenheit hat aber die Seefischerei an der belgischen Küste in manchen Jahrhunderten eine bedeutende Rolle gespielt. Nur aus der geschichtlichen Entwicklung heraus kann man verstehen, warum die Prosperität der belgischen Seefischerei nicht angehalten hat. Um die Gründe zeigen zu können, war es nötig, eine breite Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der belgischen Seefischerei erfolgen zu lassen. Das ist der Grund, weswegen der historische Teil der vorliegenden Arbeit einen verhältnismäßig größeren Raum einnehmen muß, als es bei der Schilderung anderer nordeuropäischer Seefischerien der Fall ist.

A. Historische und technische Entwicklung der Seefischerei.

1. Die Zeit von Julius Cäsar bis zu Karl V.

a) Die älteste Zeit.

Die ersten geschichtlichen Mitteilungen über die Küste von Flandern, d. h. denjenigen Teil Belgiens, der an das Meer stößt, stammen von **JULIUS CÄSAR**. Er lehrt uns, wie die Moriner und die Menapier kräftige Fahrzeuge bauten, die eine ausgezeichnete Seetüchtigkeit besaßen, und wie sie es gewesen sind, die Großbritannien entdeckt und kolonisiert haben. Aus dem alten Belgien rekrutierten die Römer ihre Seeleute, und von ihnen erhielten sie das Schiffsmaterial, um das Ärmelmeer zu überschreiten, in England einzufallen und sich dort zu behaupten, indem sie einen sicheren und regelmäßigen Verbindungsdienst organisierten.

PLINIUS, der das Land etwa im Jahre 78 n. Chr. besuchte, erzählt, daß die Einwohner Fischnetze herstellten, indem sie eine Art von Tauwerk fabrizierten aus miteinander verflochtenen Meeressalgen und Binsen.

Gegen das Ende der römischen Besetzung strömten germanische Völkerschaften in die Kette von Sandinseln ein, die im Norden die flandrischen Moore begrenzen. Es waren Sachsen, die an der Küste entlang gekommen waren, ein Volk, das an den Flußmündungen wohnte, und Friesen, die von Norden einwanderten, sich oft mit den Sachsen vermischten und an dieser zerrissenen Küste Fuß faßten, die schon im 4. Jahrhundert das „*Litus Saxonicum*“ genannt wurde, d. h. die Küste, die gegen die Sachsen verteidigt wurde und die sich bis zur Loire erstreckte. Als **St. Eloi** sich im 7. Jahrhundert in dieses kaum aus dem Meer herausragende Land wagte, fand er dort als Küstenbevölkerung Flamen, Antwerpener, Friesen und auch Schwaben. Man findet auch heute noch an dieser Seeküste in der Bevölkerung die Spuren des germanischen Ursprungs. Die Sprache und das alte Recht dieses ebenen Landes gleichen den Dialekten und den Gebräuchen der Friesen.

Die Namen der Küstenorte ähneln den Formen, die man an den Küsten von Holland und England findet.

Die flandrische Seeküste hatte in dieser Zeit nicht die regelmäßige Gestaltung, die sie in unseren Tagen zeigt. Das Land erstreckte sich weiter ins Meer hinein und die Küste war bedeckt mit weiten Wattenflächen und durchschnitten von tiefen Prielen. Das Meer überflutete das Land bei jedem Hochwasser und ließ seine Sinkstoffe dort zurück; und so bildeten sich die schlickigen Ablagerungen der Küstenebene.

Vom 5. bis zum 7. Jahrhundert ist uns keine Erwähnung von irgendeinem Ort an der Küste überliefert. Aus dieser Zeit haben wir nur einen archäologischen Zeugen: ein Boot, das in der Nähe von Brügge unter einer 3 m tiefen Schicht von Ablagerungen gefunden wurde und das man für ein sächsisches Fahrzeug aus dem 6. Jahrhundert hält.

Während dieser Zeit übten die Bewohner schon den Fischfang in ziemlich großer Entfernung von ihrer Küste aus. Nach J. T. Jenkins war Yarmouth schon damals der Treffpunkt der Fischer aus Angeln, aus Gallien, aus Belgien und aus anderen fremden Ländern.

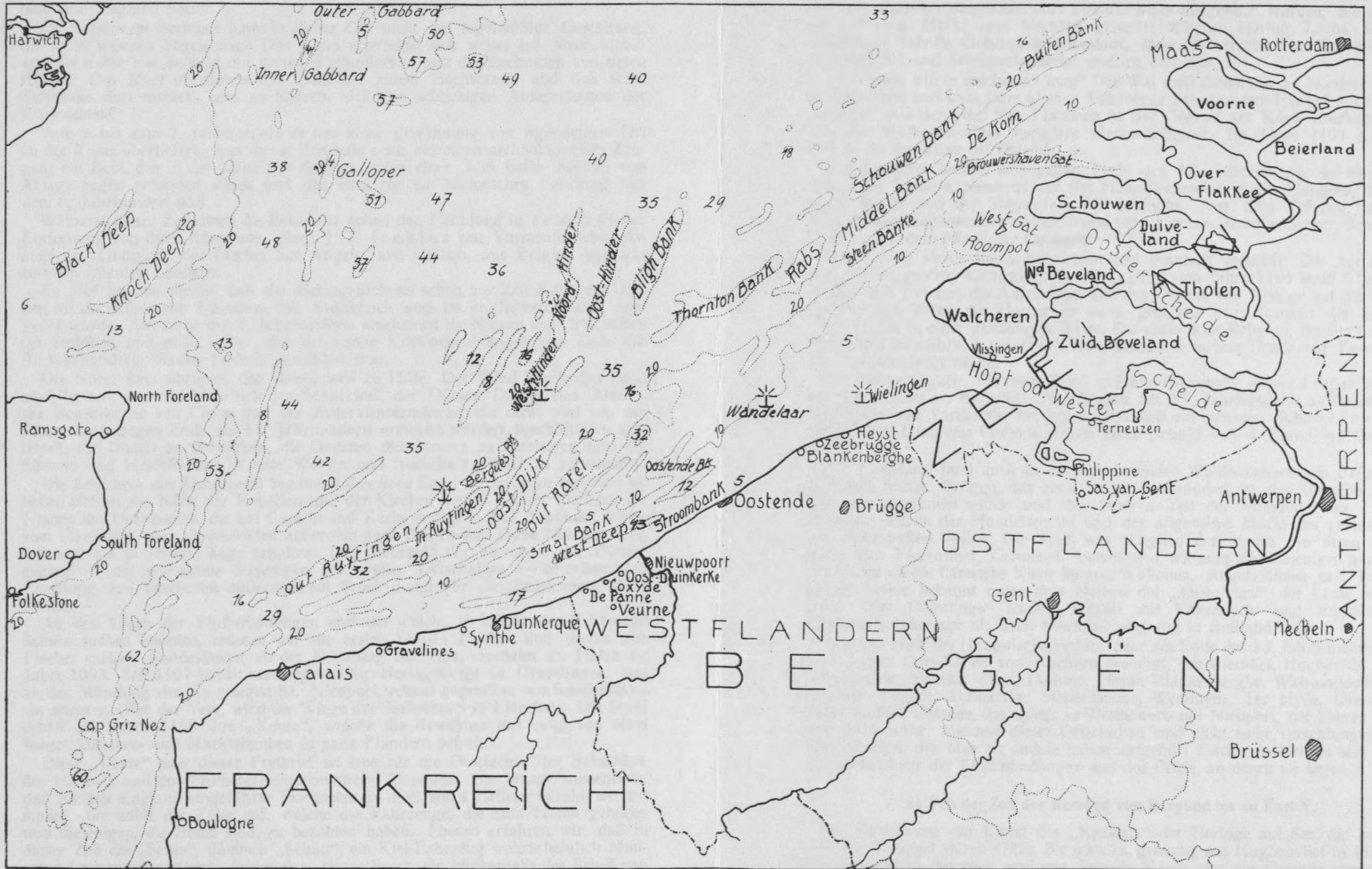
Es gibt Spuren davon, daß die Heringsfischerei schon zur Zeit Karls des Großen an der Küste von Flandern, von Frankreich und im englischen Kanal ausgeübt wurde. Am Ende des 8. Jahrhunderts erscheinen die Namen von Ortschaften der Seeküste, und es ist sicher, daß die ganze Küstenebene gegen das Ende des 9. Jahrhunderts bereits trocken geworden war.

Die Natur kam übrigens den Bewohnern zu Hilfe. Der Wind häufte den Sand am Ufer auf, und es bildete sich der Schutzwall der Dünen. Die großen Abteien der Benediktiner von Cluny und der Zisterziensermönche, die nicht weit von der Meeresküste gegen Ende des 11. Jahrhunderts errichtet wurden, beschäftigten sich damit, die Dünen zu verstärken, die Grenzen des Meeres zu befestigen und die Sümpfe und Heideflächen in fette Weiden und fruchtbare Felder zu verwandeln.

Die Bewohner der Umgegend begannen das neue Land in Besitz zu nehmen; sie ließen sich in der Nähe der Kapellen und der Kirchen nieder. Daher stammen die Namen der Ortschaften, die auf Capelle und Kerke endigen. Die Bewohner lebten vom Fischfang, aber sie bestellten außerdem auch den Boden. Diese Überlieferung hat sich bis in unsere Tage erhalten: Die Mehrzahl der Bewohner der Dünengegend — mit Ausnahme derjenigen der großen Ortschaften — betreiben den Fischfang und bearbeiten außerdem ein Stück Land für die Bedürfnisse ihrer Familie.

An den Ufern der Flußmündungen und der Priele, in denen die Fahrzeuge Schutz suchen konnten, müssen wir die ersten kleinen Flecken und Weiler der Fischer suchen. Sandeshoved, an der Mündung der Yser, erscheint als Hafen im Jahre 1093. Seit 1107 landet man regelmäßig Heringsfänge in Grevelingen, das an der Mündung der Aa gelegen ist. Nieuport, erbaut gegenüber von Sandeshoved am anderen Ufer der Yser, wird die Wiege der Seefischerei in Flandern. Die Stadt erhält im Jahre 1163 ihre „Keure“, welche die Bewohner auf ewig von allen Wege-, Brücken- und Marktabgaben in ganz Flandern befreit.

Diese „Keure“ oder dieser Freibrief ist eine für die Geschichte der Schifffahrt, des Handels und der Fischerei bemerkenswerte Urkunde. Sie besagt namentlich, daß für aus England eingeführte Fischnetze ein Zoll von 4 Hellern bezahlt werden mußte. Sie zählt die Zölle auf, welche die Fahrzeuge, die zum Hafen gehören und diejenigen, die fremd sind, zu bezahlen haben. Ebenso erfahren wir, daß in dieser Zeit die „Scuta“, flämisch „Schuit“, ein Kiel-Fahrzeug wahrscheinlich römischen Ursprungs existierte, ferner das „clınca-Boot“, ein klinkergebautes Schiff von skandinavischer oder friesischer Konstruktion und endlich die „Kogge“, von friesischem oder sächsischem Ursprung und besonders gebaut, um an den Ufern der Yde oder am Seestrand aufgesetzt zu werden.



Die Küste von Belgien.

Maßstab 1:825000

Tiefen in Metern.

Die Urkunde erwähnt den Zehnten, der von allen Fischen bezahlt werden mußte, die vom Meer her eingeführt oder aus der Stadt ausgeführt wurden. Sie zählt auf als auf dem Markt zum Verkauf gestellt: frischen Hering, Lachs, Kabeljau, Schellfisch, Scholle, Goldbrasse, Steinbutt, Meeraal, verschiedene Weichtiere, wie Miesmuschel und Schüsselschnecke, endlich den Wal.

So seltsam wie es erscheinen mag: Der Wal muß damals in der Nordsee häufiger gewesen sein, und trotz ihrer kleinen Fahrzeuge haben unsere Fischer auf ihn Jagd gemacht. Als der Graf von Flandern in der Gegend der Küste residierte, zeigte man ihm Walknochen als besondere Merkwürdigkeit. Im Jahre 1403 strandeten 8 Wale an der Küste bei Ostende.

Die Fischerei befand sich gegen Ende des 12. Jahrhunderts in einem sehr blühenden Zustand. Nieuport war der Hauptfischereiplatz von Flandern, der wichtigste Markt und der Stapelplatz für Seefische. Aus dem Zehnten, der vom Heringsfang eingenommen wurde, baute man Kirchen, Krankenhäuser, Schulen für Arme und andere öffentliche Gebäude.

Der Hering wurde frisch, getrocknet und gesalzen verkauft. Die Art des Salzens ist von großer Wichtigkeit. In einem Brief vom Jahre 1190 lenkt Stephan, Bischof von Tournai, die Aufmerksamkeit des Dekans von Brügge auf die Salzung des Herings. Wenn der Hering zu stark gesalzen war, tranken die Sprengel-Angehörigen in einer unmäßigen Weise. Die christliche Religion, die für bestimmte Tage die Fischnahrung vorschrieb, hat damals in hohem Grade zur Entwicklung der Fischerei beigetragen.

Die Notwendigkeit, Fischschwärme aufzufinden, zwang unsere Fischer, sich weit von ihrer Küste zu entfernen. Von Beginn des 13. Jahrhunderts ab benutzten sie den Markt von Yarmouth; im Jahre 1284 ließ ein gewisser John Gerbege in dieser Stadt Leute aus Ostende wegen einer Schuld von 4 Pfund ins Gefängnis setzen.

Der Fischfang fand auch in der zunehmenden Wohlhabenheit von Brügge eine wirksame Stütze. Brügge, das etwa im 8. Jahrhundert in der Umgebung eines Schlosses gegründet wurde und den inneren Teil der Mündung des Zwin beherrschte, wurde der Handelspunkt und der allgemeine Markt der germanischen und romanischen Völker. Die Stadt war Mitglied der Hansa. In ihren Straßen trafen sich Florentiner, Genuesen, Lombarden, wie man alle diejenigen nannte, die aus Italien an die flämische Küste kamen, Wallonen, Angelsachsen und Deutsche, damals besser bekannt unter dem Namen der „Osterlings“, der Leute aus dem Osten. Die „Osterlings“ trieben Handel mit Frankreich und England und schickten Salzheringe bis nach Nischni-Nowgorod in Rußland.

Nieuport blieb der Hauptfischereiplatz, aber am Ende des 13. Jahrhunderts waren auch andere Ortschaften von Fischern bewohnt, wie Biervliet, Hughevliet, Muide, Meunikreede, Houcke, Sluis, Damme, Heyst, Blankenberghe, Walravensyde, Lombartzyde, Coxyde, Duinkerke, Stepeldamme, Wenduyne, Ter Hyde, Grevelingen, Kales, endlich Ostende, das später in Wettbewerb mit Nieuport, der älteren Schwester, treten sollte. Mehrere dieser Ortschaften sind nicht mehr, verschlungen durch Überflutungen des Meeres; andere haben aufgehört Fischereiplätze zu sein infolge der Versandung der Flußmündungen und der Priele, an denen sie lagen.

b) Von der Zeit der Herzöge von Burgund bis zu Karl V.

Die Entdeckung der Kunst des „Kaakens“ der Heringe auf See, die im Jahre 1396 in Nieuport durch Gillis Beukels, gebürtig aus Hughenvliet in Flandern, aber beerdigt in Biervliet, und von Jacques Kien, der aus Ostende stammte, gemacht wurde, gaben diesem Fisch neuen Wert, indem sie ihn für eine Konservierung auf lange Zeit geeignet machten. Dieses „Kaaken“, das noch in unseren Tagen in derselben Weise ausgeführt wird, besteht darin, daß man an der Kehle

des Herings einen Einschnitt macht, durch den man die Kiemen und diejenigen Teile der Eingeweide entfernt, die hauptsächlich die Ursache des schnellen Verderbens sind.

Die Entdeckung von *Beukels* und *Kien* hatte die segensreichsten Folgen für die Fischerei. Eine Konservierung des Herings auf lange Zeit war gesichert. Die Fahrzeuge konnten länger auf See bleiben. Schon von 1416 ab wandten die Fischer von Enkhuyzen in Holland viel größere Netze an, und die Stadt Hoorn baute die ersten großen Fahrzeuge, seitdem bekannt unter dem Namen „*Buizen*“, die es ermöglichten, den Hering in höheren Breiten zu suchen, eine zahlreichere Besatzung einzuschiffen und mehr Tonnen mitzunehmen. Der neue Fahrzeug-Typ wurde wenig später auch auf Zeeland und in Flandern benutzt.

Seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts vermischt sich übrigens die Geschichte der Fischerei von Flandern mit der von Holland und Zeeland. Im Laufe von ungefähr 100 Jahren erlebt die Fischerei in beiden Ländern aus den gleichen Ursachen nacheinander Aufblühen und Niedergang.

Dank den Heiratsverträgen und als Folge von Erbschaften vereinigte *Philipp der Gute*, Herzog von Burgund, Graf von Flandern, unter seiner Herrschaft alle die Provinzen, die das gegenwärtige Belgien bilden, und durch den Vertrag von Delft von 1428 brachte er *Jakobine von Bayern* dazu, ihm den Hennegau, Holland, Zeeland und Friesland abzutreten.

Erst nach 150 Jahren, 1579, trat wieder eine Trennung ein. Die nördlichen Provinzen erhoben sich infolge der Religionskriege und bildeten einen unabhängigen Staat unter dem Namen der „*Vereinigten Provinzen*“; sie erklärten ihren Abfall von *Philipp II.*, dem Herrscher der südlichen Niederlande, dem Sohn und Erben *Karl V.*

Die Fischerei trat mit dem Regierungsantritt der Herzöge von Burgund in eine Periode großen Wohlstandes ein. Die Herzöge eröffneten die Politik des Freihandels, welche sie indessen oft in Konflikte mit dem Hansabund brachte, der nach einem Handelsmonopol trachtete. Die Fischerei war Gegenstand ihrer großen Fürsorge; sie brachte der ganzen Küste Wohlstand. Diese Küste war die Pflanzschule der Besatzungen ihrer Schiffe. Die Fischerflotte ist ihnen nämlich auch von großem Nutzen im Falle von kriegesischen Zusammenstößen. Der Fürst dingt die Dienste der Eigentümer von Fischerei-Fahrzeugen; oft beschlagnahmt er eine gewisse Anzahl dieser Fahrzeuge, die er während der Dauer des Krieges zurückhält.

Unter der Regierung *Philipp des Guten* blüht die Fischerei so auf, daß man an einem einzigen Tage des Jahres 1497 in Brügge 4 Walfangschiffe und 40 Heringsfischereifahrzeuge im Hafen sehen konnte. 1474 finden wir 70 Besitzer von Heringsbüsen in Nieuport. In diesem Jahre brachten sie in dieser Stadt 597 Last Hering an und 82 Last in anderen flämischen Häfen, zusammen 679 Last.

Die Last von Nieuport umfaßt 12 Faß, jedes von 1000 Heringen Inhalt.

Im Jahre 1468 haben die Fischerei-Fahrzeuge von Ostende 1600 Last von je 18 Faß angebracht. Diese Stadt war der wichtigste Heringsmarkt geworden und rühmte sich, allein mehr als ein Drittel des Herings, der in Flandern eingesalzen war, ausgeführt zu haben.

Wie schon oben erwähnt, ist der Bau der Büsen, Fahrzeuge, die länger auf See bleiben konnten, eine der Folgen der Entdeckung des Hering-Kaakens durch *Gillis Beukels* gewesen. Die große Büse, in Frankreich „*Bûche*“, manchmal auch „*Flibot*“ genannt, war ein Kieffahrzeug von 52 Fuß Länge zwischen Vorderstevan und Achterstevan, 17 Fuß Breite; vorn hatte es 8 und hinten 13 Fuß Tiefgang. Es hatte 3 Masten, von denen 2 heruntergeklappt werden konnten. Die Besatzung einer großen Büse zählte 12 Mann, einer kleinen 5 Mann. Die Netzflotte der großen Büse bestand aus 50 Netzen.

Die Einführung der großen Büse hatte auch andere wirtschaftliche Folgen. Bis dahin war das Fahrzeug Eigentum der Familie: Der Vater bildete die Besatzung mit seinen Söhnen oder mit Verwandten. Man verkaufte die Fische selbst. Die

große Büse gestattete nicht mehr diesen Familienbetrieb. Etwa um 1500 kostete ein solches Fahrzeug 960 Pariser Franken, eine zu große Ausgabe für eine Familie. Daher tritt von jetzt ab ein Mittelsmann auf, der entweder selbst die nötigen Vorschüsse für die Beschaffung des Fahrzeugs einzahlte oder solche anderweitig beschaffte. Es ist der „Weerd“ oder „Beschryver“, der Rechnungsführer. Wir begeben ihm im Jahre 1467, aber es ist sicher, daß er schon vor diesem Jahre seine Vermittlungsrolle spielte. Außer der Beschaffung von Geld für den Bau, beschäftigte er sich mit der Verwaltung des Fahrzeugs und mit dem Verkauf der Fische. Er bezog einen Anteil von diesem Verkauf. Der Rechnungsführer ist das gebildete Element im Gegensatz zum Fischer, der oft ganz ungebildet ist. Außer dem Verkaufsanteil muß der Fischer dem Rechnungsführer auch noch das „Weerdgeld“ bezahlen, eine Art von Auktionsgebühr in Höhe von 1% vom Erlös der in Ostende verkauften Fische. Dieses „Weerdgeld“ ergab durchschnittlich:

von 1450 bis 1459	269	Pariser Franken,
„ 1470 „ 1479	843	„ „
im Jahre 1480	1078	„ „
„ „ 1483	1781	„ „

Diese Zahlen zeigen die außerordentlichen Fortschritte, welche die Fischerei in einem Zeitraum von 30 Jahren gemacht hat.

Der Fischfang vollzog sich in dieser Epoche nicht immer auf sehr friedliche Art. Schon damals kannte man die Streitigkeiten zwischen Fischern, wenn der Eine dem Anderen die Netze abschnitt oder sogar stahl. Die Verordnungen schreiben Vorsichtsmaßregeln vor für den Fall, daß man fremde Treibnetze findet; sie bestimmen die Zahl der Lichter, die jedes Fahrzeug führen muß, wenn es vor Anker liegt oder wenn es fischt. Die Bojen, an denen die Netzfleet befestigt ist, müssen das Zeichen des Fahrzeug-Besitzers tragen und den Namen des Ortes, an dem er wohnt. Am Fockmast muß eine Flagge mit dem Wappen des Ortes gehißt sein, an welchem das Fahrzeug beheimatet ist. Aber die größte Plage dieses Zeitraumes waren die Korsaren. Es waren Franzosen und Engländer, die, je nach den politischen Ereignissen, die Holländer und die Flamen angriffen. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wagte sich die Fischerflotte nur noch in See in Begleitung von Kriegsschiffen (Vredescepen oder Convoiscepen), welche die Aufgabe hatten, sie zu schützen. Diese Schiffe hatten eine zahlreiche Besatzung, bis zu 88 Mann einschließlich eines Arztes und eines Schiffspredigers. Wenn die Gelegenheit günstig war, wurden auch die Flamen und die Holländer ihrerseits zu Korsaren: Die Büsen, starke Fahrzeuge, erlaubten ihnen, solchen Gefahren zu trotzen. Je nach der Gelegenheit betrieben diese Schiffe entweder Fischerei, fuhren Fracht oder führten Krieg.

Der große Handelsvertrag, genannt „Intercursus magnus“, abgeschlossen im Jahre 1496 zwischen Philipp dem Schönen, Herzog von Burgund, Graf von Flandern, und Heinrich VII., König von England, setzte u. a. für die Holländer und die Flamen die völlige Freiheit fest, an der englischen Küste zu fischen und versprach, sie gegen die Korsaren zu schützen.

Seit dem Regierungsantritt Kaiser Karl V., im Anfang des 16. Jahrhunderts, wurde die Fischerei streng geregelt. Eine Verordnung von 1488 schrieb bereits vor, die Heringstonnen als Sicherheit für die Haltbarkeit des Inhalts zu markieren. Diese Verordnung wurde im Jahre 1512 bestätigt. Die Tonnen mußten das übliche Maß haben, „wie es Brauch ist seit den ältesten Zeiten“. Jedes Faß mußte mit einem glühenden Eisen markiert werden. Die Verordnung gibt auch gleich die Strafen an, welche die Zuwiderhandelnden verwirkt haben. Jedes Faß mußte die Marke des Lieferanten tragen und diejenige des Schiffsführers, der es gepackt hatte. Auch die Verwendung des Salzes war geregelt. Lissaboner Salz war verboten, nur grobes, gereinigtes Salz erlaubt. Für jede Last Hering mußte man $4\frac{1}{2}$ Vierteltonnen gereinigtes Salz verwenden. Diejenigen Heringe, die vor dem Jakobstag (25. Juli)

gefangen waren, mußten in besondere Fässer gepackt werden, an welchen eine Jakobsmuschel (*Pecten maximus*) angebracht war. Der Schutz der Jungfische, heute eine sehr umstrittene Frage, entging nicht der Fürsorge der Behörden in jenem Zeitraum. Eine Verordnung von 1539 verbietet längs der Uferanschwemmungen bei Niedrigwasser zu Fuß oder zu Pferde mit Schleppnetzen oder anderen Netzen zu fischen, mit denen man Jungfische fängt, „indem man auf diese Weise die Eier und die Brut zerstört und sie am Strande liegen läßt, wo sie von den Vögeln gefressen werden oder anderweitig umkommen“. Dieser Mißbrauch, fügt die Verordnung hinzu, ist sehr schädlich für die Vermehrung der Fische. Es folgen dann die Strafen für die Missetäter, die nicht leicht waren. Das erste Mal wurde der Zuwiderhandelnde mit einer Geldstrafe belegt, im Wiederholungsfalle wurde ihm der Daumen abgeschlagen, und er wurde auf 10 Jahre verbannt.

Eine andere Verordnung schreibt im gleichen Jahre neue Maßnahmen zum Schutz der Fische vor. Es ist verboten, zu fischen mit Schleppnetzen, Zugnetzen und Treibnetzen, oder wie sie sonst heißen mögen, deren Maschen kleiner oder enger sind als 5 Daumen von Seeleuten.

Die Vorschriften dieser Verordnungen für den Schutz der Fischerei wurden bestätigt und in manchen Fällen verschärft durch spätere Gesetze, u. a. durch die vom 30. September 1495, vom 15. Oktober 1614, vom 12. März 1616 und schließlich durch Karl VI. am 27. Januar 1727.

In dieser Zeit beschränkten sich unsere Fischer nicht darauf, den Hering auf hoher See zu suchen, sondern sie begaben sich auch auf die Doggerbank und an die Küste von Jütland, um Kabeljau zu fischen, der seit Anfang des 16. Jahrhunderts ein Handelsartikel von großer Bedeutung geworden war.

Die Blütezeit der Fischerei in Flandern wurde unter Kaiser Karl V. erreicht; mit seinem Tode beginnt der Verfall, von dem die flämische Fischerei sich niemals wieder ganz erholt hat.

2. Von der Reformationszeit bis 1830.

a) Vom Tode Karls V. bis zur Thronbesteigung von Maria Theresia.

Die Reformation verursachte den Aufstand der belgischen und holländischen Provinzen gegen die spanische Herrschaft. Den holländischen Provinzen gelang es, einen abgetrennten und unabhängigen Staat zu bilden, und diese Trennung hatte für Belgien die unheilvollsten Folgen. Während die „Vereinigten Provinzen“ sich zu einem hohen Grade von Macht und Wohlstand erhoben, kannten die belgischen Provinzen nur den Verfall. Die Städte wurden entvölkert, die Kaufleute wanderten aus; ein langer Seekrieg brach aus gegen Spanien. Der Prinz von Oranien, das Haupt der Holländer, gibt den Seeleuten der Küste Kaperbriefe. Die Fischerei kann nur noch mit Zwischenpausen betrieben werden. Viele flämische Fischer wandern aus nach Holland und nach Zeeland, und zwar gerade die lebenskräftigsten und energischsten Elemente. Diejenigen, die zurückbleiben, werden ohne Unterlaß von den Holländern beunruhigt, die vor Ostende ständig zwei, vor Nieuport drei und vor Dünkirchen acht Kriegsschiffe stationierten.

Im Jahre 1600 wurde Nieuport belagert, von 1601 bis 1604 mußte Ostende eine dreijährige Belagerung aushalten. Während des ganzen 17. Jahrhunderts war Flandern das Schlachtfeld der Spanier, Franzosen und Holländer. Während die Korsaren der „Vereinigten Provinzen“ die letzten Spuren des flämischen Fischereigewerbes vernichteten, wurde für die Holländer die Heringsfischerei die Quelle eines unerhörten Wohlstandes, der ihnen erlaubte, die größte Seemacht und Kolonialmacht dieses Zeitraumes zu werden. Gegen 1625 beschäftigte ihre Fischerei 150 000 Menschen und 3000 Fahrzeuge.

Die Erzherzöge als Prinz-Gouverneure der belgischen Provinzen versuchten vergeblich, das Fischereigewerbe neu zu beleben; vergebens erteilt der Erzherzog

Albert den Fischern aus Holland und auf Zeeland die Erlaubnis, an unseren Küsten zu fischen und Handel zu treiben.

Belgien besitzt nur noch drei Häfen, von denen eine Tätigkeit ausgeht: Bergues, Ostende, Dünkirchen. Es sind wahre Korsaren-Nester; Ostende allein beherbergt deren 30, die, je nach den politischen Bedürfnissen, die Spanier, die Engländer, die Franzosen und die Holländer entweder bekämpfen oder deren Verbündete sind. Die Namen De Ruyter, Tromp, Piet Hein sind heute noch in Holland berühmt.



Abb. 1. Fischerfahrzeug (Hokker) des 17. Jahrhunderts.

Aber die Jacobsen, Roel de Reus, Broeke, Besage, Van Maestrict sind deren würdige Rivalen unter den Ostendern. Sie bringen in einem Jahre nicht weniger als 78 gekaperte Schiffe in den Hafen von Ostende.

Im Jahre 1647 wurde der Friede von Münster unterzeichnet; er sollte die Unterdrückung des Handels der spanischen Niederlande nur bekräftigen. Die Schelde und der Zwin bleiben für belgische Untertanen geschlossen. Mehr noch: die Schiffe, die belgische Häfen besuchen wollen, haben Zölle zu entrichten, die fast prohibitiv wirken. Die Staaten von Flandern, die in den Jahren 1664/65 einen Zugang zum Meere sich schaffen wollen, der die Schließung der Schelde ausgleicht, erhalten eine Anleihe, die bestimmt ist zur Vertiefung des Kanals zwischen Brügge und Ostende und die Regierung gibt ihnen die Erlaubnis, Convoi-Schiffe auszurüsten, die damit beauftragt werden, die nationale Schifffahrt zu schützen.

Im Jahre 1662 fällt Dünkirchen, der alte flämische Hafen, endgültig in die Hände der Franzosen. Nieuport gelingt es nicht, seine Heringsfischerei wieder zu beleben; Ostende ist ein Handelshafen geworden, dessen Wohlstand schon am Ende des

17. Jahrhunderts hervortritt und der in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts weiter aufblüht. Während der ruhigen Zeiten zwischen den Kriegen segeln die Fischer von Ostende bis nach Grönland und in die Davisstraße auf der Suche nach Walen.

Im Jahre 1713 macht der Vertrag von Utrecht dem Kriege ein Ende. Belgien kommt unter die Hoheit der österreichischen Habsburger, deren Chef damals Kaiser Karl VI. ist. Ein Sondervertrag zwischen den „Vereinigten Provinzen“ und Österreich, der Schlagbaum-Vertrag, vervollständigt den Vertrag von Utrecht. Dieser Vertrag bestätigt noch einmal das Prinzip einer Schließung der Schelde. Da der Hafen von Antwerpen für den Handel geschlossen ist, richten sich alle Anstrengungen der österreichischen Regierung auf die Küstenhäfen und besonders auf Ostende.

Der Hafen von Nieuport war versandet und während der Kriege war es nicht möglich, ihn instand zu halten. Nur die notwendigen Arbeiten konnten ausgeführt werden. Eine Verordnung besagt, daß alle diejenigen, die dazu helfen, die Fischerei zu neuem Leben zu erwecken, Unternehmer, Gesellschafter oder sonst Beteiligte, befreit sein sollen von allen Eingang- und Ausgang-Zöllen, von Convoigeldern, vom Marktstandgeld für Fische ihres Fanges, von Abgaben auf Fahrzeuge, Gerätschaften, Holz, Tauwerk, Proviant und Salz.

Die private Initiative arbeitete zusammen mit der öffentlichen Gewalt. Im Jahre 1727 gründet man in Nieuport die „Große Fischerei-Gesellschaft“. Unter den Gründern befinden sich zahlreiche Personen aus Flandern und Brabant und anderen Provinzen der österreichischen Niederlande. Außer der Produktion von frischen Seefischen werden auch Walfang und die große Heringsfischerei betrieben.

b) Während der Regierung Maria Theresias.

In der berechtigten Furcht, daß Belgien, das ihr wichtigstes Absatzgebiet geworden war, ihnen genommen werden könnte, machten die mächtigen holländischen Fischereigesellschaften der Gesellschaft von Nieuport eine erbitterte Konkurrenz. Bald beklagten die Kaufleute von Nieuport sich darüber, daß die Holländer Belgien mit billigen Seefischen überschwemmen, ja, daß sie sogar Kabeljau umsonst oder für die Fracht den Fahrzeugen anboten, die diese Fische in Nieuport einführen wollten. Dieser Wirtschaftskampf dauerte bis zur Vernichtung der belgischen Gesellschaft. Die Fahrzeuge wurden nach Frankreich und Holland verkauft und die Besatzungen gezwungen, in der Fremde Dienste zu nehmen. In Nieuport blieben nur einige alte Fahrzeuge, die zu nichts anderem zu gebrauchen waren als Küstenfischerei zu betreiben.

Ostende, damals der einzige bedeutende belgische Hafen, gab die Fischerei auf und richtete alle seine Anstrengungen auf die Entwicklung des Warenhandels und der Schifffahrt. Gleich nach 1714 rüstete man Schiffe für Indien aus, die im Jahre 1716 zurückkehrten; der Verkauf ihrer Ladungen ergab einen Gewinn von 10%. Am 19. Dezember 1722 gründete Kaiser Karl VI. die berühmte „Gesellschaft von Ostende“ mit einem Kapital von 6 Millionen Gulden. Der Erfolg dieses Unternehmens ist groß; seine Schiffe fahren an die Küste von Afrika, von Indien und von China. Aber die glückliche Entwicklung der Gesellschaft ist die Ursache ihres Untergangs. Holland, England und Frankreich dringen beim Kaiser darauf, daß die Gesellschaft aufgegeben wird, und endlich überreichen sie am 31. Mai 1727 ein Ultimatum. Der Kaiser stimmt „zum Wohl Europas“ zu, daß die Ostender Gesellschaft für einen Zeitraum von 7 Jahren suspendiert wird. Im Jahre 1732 trat sie in Liquidation.

Der Tod Kaiser Karls VI. führt zu neuen Kriegen. Als am 18. Oktober 1748 der Friede von Aachen geschlossen war, versuchte man nicht mehr Expeditionen in ferne Länder zu unternehmen. Die Bemühungen der Kaiserin Theresia, die Karl VI. auf den Thron gefolgt ist, richten sich vielmehr darauf, den Binnenhandel wieder zu beleben und eine nationale Industrie zu schaffen.

Alle Länder betrieben damals eine Politik des Schutzes der nationalen Fischereien. Frankreich setzt 1763 trotz der holländischen Klagerufe einen Zoll von 55 Franken für das Faß ausländischen Kabeljaus fest. England bewilligt Prämien für Fischereifahrzeuge, die bis zu 120 £ für ein Fahrzeug von 50 t betragen können. Holland sieht Prämien von 90 Gulden für ein Fahrzeug von 90 t vor. Das durch zahlreiche Kriege verarmte Belgien kann nicht daran denken, solche geldlichen Vorteile zu gewähren, um seine Fischerei wieder aufleben zu lassen; man muß sich mit Verwaltungsmaßnahmen begnügen. Indessen wird 1770 eine Prämie von 50 Gulden jedem Fahrzeug bewilligt, das die Heringsfischerei betreibt. Bald nach 1767 verbietet eine Verordnung die Einfuhr von Heringen, die von Fremden gefangen sind. Man regelt den Inhalt der Fässer für Heringe und andere gesalzene Fische. Eine andere Verordnung von 1752 besagt, daß in Nieuport und in Ostende der Auktionsverkauf obligatorisch ist mit Ausnahme derjenigen, die Mitglied der Fischerei-Gilde sind. Der Verkauf ist geregelt; er wird durch eine Glocke angekündigt, die während $\frac{1}{4}$ Stunde geläutet wird. Die Fischer, die sich melden, erhalten eine numerierte Scheibe, die die Reihenfolge des Verkaufs bezeichnet. Das Auktionsrecht ist für 3 Jahre verliehen, die Rechte, die Auktionsgefälle zu erheben, sind vorgesehen.

Die allgemeine Verordnung über die Fischerei von Nieuport und von Ostende wurde im Jahre 1770 veröffentlicht. Sie gibt uns einen Überblick über die Arbeitsbedingungen in dieser Zeit.

Die Dienstzeit beginnt am 1. Mai und dauert ein Jahr. Der Schiffsführer erhält als Vergütung 30 Gulden. Es ist ihm, ebenso wie jedem Mitglied der Besatzung, verboten, irgend welche Fische ihres Fanges zu verkaufen oder heimlich zu verschenken. Die Verordnung schreibt auch die Löhne vor. Nach einem Abzug von 5% für die Kosten der Rechnungsführung und die allgemeinen Unkosten wird der Netto-Erlös des Verkaufs in $6\frac{1}{2}$ Parten eingeteilt, nämlich $1\frac{1}{2}$ Parten für das Schiff, 1 Part für jeden der 4 an der Navigierung Beteiligten, $\frac{1}{2}$ Part für den Leichtmatrosen oder „Wantvaerder“, der verpflichtet ist, mit halbsoviel Langleinen zu fischen wie die Vollmatrosen, endlich $\frac{1}{2}$ Part, in den sich einer oder zwei Schiffsjungen teilen, die ebenfalls mit der halben Zahl der Langleinen fischen müssen wie ein Vollmatrose. Die Besatzung muß sich selbst ihre Lebensmittel besorgen.

Anders sind die Bedingungen für die Reisen nach Island. Der Reeder muß Lebensmittel, Salz und Tonnen besorgen. Die Mannschaft wird monatlich bezahlt und hat außerdem einen Anteil an dem Ertrag der Fischerei. Die Löhne gestalten sich wie folgt:

	Monatslöhne	Anteil je Last
1 Schiffsführer	15 Gulden	6 Gulden
1 Salzer	12 „	4 „ 10 Sous
1 Küper	10 „	3 „ 15 „
7 Matrosen je	8 „	3 „
1 Leichtmatrose	5 „	1 „ 10 „
1 Schiffsjunge	3 „	1 „

Die Abfälle, Zungen, Schwimmblasen werden zur Hälfte für Rechnung der Besatzung, zur Hälfte für die Reederei verkauft. Eine Last Kabeljau besteht aus 12 Faß Salzfish und 10 Faß Lebertran. Der Reeder muß die Lebensmittel besorgen. Die Verordnung schreibt vor, welche Mengen an Bord genommen werden müssen. Man findet darunter gepökelttes Rindfleisch und Schweinefleisch, Brot, Käse, Trockengemüse, Grütze, Bier, Branntwein. Fisch darf nach Belieben gegessen werden.

Die Bedingungen für die Heringsfischerei sind verschieden, je nachdem der Fang im Winter oder im Sommer erfolgt. Die Lebensmittel müssen für Rechnung der Besatzung beschafft werden; diese umfaßt je nach der Größe des Fahrzeugs 5 und 9 Personen.

Die Löhne sind folgendermaßen festgesetzt:

Sommerfischerei.		
	Wochenlöhne	Anteil je Last
1 Schiffsführer	7 Gulden	3 Gulden 15 Sous
1 Steuermann	7 "	3 "
5 Matrosen je	5 "	3 "
1 Leichtmatrose	3 " 6 Sous	2 "
1 Schiffsjunge	2 " 9 "	1 " 10 "
Winterfischerei.		
	Wochenlöhne	Anteil je Last
1 Schiffsführer	6 Gulden 10 Sous	4 Gulden 10 Sous
6 Matrosen je	5 " 10 "	3 " 10 "
1 Leichtmatrose	3 " 10 "	2 " 10 "
1 Schiffsjunge	2 "	1 " 15 "

1 Last Hering besteht aus 12 landgepackten Fässern.

Die Sommerfischerei oder große Fischerei beginnt am 19. Juni und endigt am 13. September. Sie wird von Kielfahrzeugen ausgeübt und fängt an auf der Höhe des Moray Firth, um dann an der schottischen und englischen Küste entlang nach Süden fortzuschreiten. Das Kehlen geschieht an Bord.

Die Winterfischerei oder kleine Fischerei wird ausgeübt vom 14. September bis 31. Dezember vor der Küste von Yarmouth. Dieser Hering wird nicht eingepökelt, sondern frisch, leicht gesalzen oder geräuchert verkauft.

Dank der von uns skizzierten Maßnahmen nahm die Fischerei einen neuen Aufschwung, der leider nur von kurzer Dauer war. Dieses Aufblühen wurde hauptsächlich angeregt durch den nordamerikanischen Befreiungskrieg (1775—1783), an dem Frankreich und England beteiligt waren. Im Jahre 1781 rüstete allein Nieuport 45 Fahrzeuge für die Island-Fischerei aus, die 13 357 Faß Kabeljau anbrachten. Die Heringsfischerei ergab 13 576 Faß. Ostende sandte im selben Jahre 18 Fahrzeuge auf den Heringsfang und 19 zur Kabeljaufischerei. Diese Stadt konnte damals die Fischerei nicht weiter entwickeln, weil die Mehrzahl der Fischer und Seeleute auf großer Fahrt beschäftigt waren. Im Jahre 1787 hatten Ostende und Nieuport zusammen 120 Fischereifahrzeuge und beschäftigten 2500 Fischer. Kabeljau wurde auf der Doggerbank und auf den Neufundland-Bänken gefangen. Das war der letzte Glanz eines Wohlstandes der Fischerei, der hauptsächlich herbeigeführt wurde durch das Verbot der Einfuhr ausländischer Fische.

Die Korporation der Fischhändler erhob Widerspruch gegen die Fernhaltung ausländischer Produkte, indem sie die Reeder beschuldigte, ein wirkliches Monopol damit vorzubereiten. Man beklagte sich über die schlechte Qualität der Heringe und über betrügerische Handlungen beim Verkauf von Kabeljau, anstatt dessen man Köhler (*Gadus virens*) unterschob. Obgleich die Untersuchung, die von der Regierung angestellt wurde, die Hinfälligkeit dieser Anklagen feststellte, gelang es der Korporation der Fischhändler, die damals sehr mächtig war, den Widerruf des Einfuhrverbots durchzusetzen. Dem Monopol der Reeder folgte dann das Monopol der Fischhändler, das um so verhängnisvoller für die Fischerei war, als die Zahl der Fischhändler nicht groß war, so daß sie sich leicht über niedrige Einkaufspreise für Fische verständigen konnten.

c) Die Zeit der fremden Besetzung.

Wir können schnell über die Jahre der französischen Besetzung Belgiens von 1792—1815 hinweggehen. Die außerordentlichen Aushebungen, die unvorhergesehenen Beschlagnahmen lichteten die Reihen unserer Fischer. Es kam hinzu, daß

die Ausübung des Gewerbes erschwert wurde durch jeden Augenblick erfolgende Bekanntmachungen der Präfekten, die einfach „bis auf Widerruf“ den Fischern verboten, in See zu gehen.

Infolge des Friedensvertrages von Wien wurde Belgien mit Holland vereinigt. Die Regierung der Niederlande kannte die Wichtigkeit der Fischerei zu gut, um sie nicht zu beschützen. Das in Holland bestehende System der Förderung der Fischerei wurde auch in Belgien angewandt: Einfuhrverbot für ausländische Heringe, Prämien für die Heringsfischerei, die Kabeljaufischerei und die Langleinenfischerei unter Island. Salz ist zollfrei und für jede Tonne Salzhering oder anderen Salzfish wird eine Ausfuhrprämie gewährt.

Trotzdem haben die Reeder von Flandern nicht viel Gutes von diesen Prämien gehabt. Um diese zu erhalten, hätten sie ihre alten Salzungsverfahren aufgeben müssen, ebenso wie ihre bisherige Art der Ausnutzung ihrer Flotten, um die Methoden der Holländer anzunehmen.

Aber unter der holländischen Herrschaft wurde ein großer Fortschritt in der Fischerei von Ostende erzielt. Im Jahre 1822 benutzte dort der Engländer Cowley ein Schleppnetz mit Baum und Bügeln, das damals bereits in Brixham angewendet wurde und eine Verbesserung des französischen Modells darstellte. Der Erfolg des neuen Fischereigeräts beim Fang von Seefischen rief den Protest des Instituts der holländischen Fischerei hervor, das vorschlug, das Gerät vom 15. November bis zum 15. Februar im Interesse eines Schutzes der Fischerei zu verbieten. Der Untersuchungsausschuß, der eingesetzt wurde, um die Berechtigung dieser Beschwerden zu prüfen, konnte ihre Hinfälligkeit nachweisen und betonte, wie unmöglich es sei, daß die Fischerei, einerlei in welcher Jahreszeit und mit wieviel Fahrzeugen sie ausgeübt werde, den Fischbestand in der Nordsee vermindern könne.

Die holländische Regierung ließ an sich in der freien Verwendung des Grundschleppnetzes keine Erschwerung eintreten, verbot aber für die nördlichen Provinzen die Fischerei mit Grundschleppnetzen in den vorgeschlagenen drei Monaten. Hieraus ergibt sich, entgegen den Klagen der Reeder jener Zeit, daß die Regierung der Niederlande auch die Fischerei in den südlichen Provinzen unterstützte.

Leider fehlen statistische Aufzeichnungen über die Lage der Fischerflotte und ihrer Besatzungen am Ende der Vereinigung Belgiens mit Holland. Ende 1832 beschäftigte Westflandern ein Fahrzeug von 100 Tonnen, 70 Fahrzeuge von 30—50 Tonnen und 71 kleine Fahrzeuge von 10—15 Tonnen, im ganzen 142 Fahrzeuge mit einer Besatzung von 825 Mann. Die Zahl der Mannschaften, sagt das Fischerei-Institut von Westflandern, könnte besonders in Nieuport leicht vergrößert werden, wenn seine besten Fischer, die damals gezwungen waren, in Dünkirchen ihren Unterhalt zu suchen, in ihre Heimat zurückkehren würden.

Man kann annehmen, daß die Zahlen von 1832 etwa die Lage am Ende des Jahres 1830, dem Zeitpunkt der Trennung von Holland, widerspiegeln.

3. Der Zeitraum von 1830 bis 1914.

Eines der Ziele der Revolution von 1830 war, alle Schutzzolltheorien, die das Kaiserreich uns hinterlassen hatte, wieder zum Leben zu erwecken. Gleich nach 1835 fordert die Handelskammer von Ostende, daß die Fischerei geschützt werden müsse und hob dabei hervor, daß die flämischen Fischer in Dünkirchen Dienste nehmen infolge der großen Preise, die dort für Kabeljau erzielt wurden als Folge des Einfuhrverbots für ausländische Fische und der großen Prämien, welche die französische Regierung bewilligt: daher konnten die Reeder von Dünkirchen die Besatzungen ihrer Schiffe sehr reichlich bezahlen. Die Handelskammer wendet sich ferner gegen die Konkurrenz, die den belgischen Fischereireedern durch Holland dadurch gemacht wird, daß dieses Land die den ausländischen Reedern gewährten Prämien durch ähnliche Prämien, die Einfuhrerlaubnis durch Ausfuhr-

prämien, die niedrigen Preise durch geheime Entschädigungen ausgleicht. Außerdem hat Holland noch den Vorteil des billigen Wassertransports. Die Kammer fordert ein belgisches Einfuhrverbot für alle von ausländischen Fischern gefangenen Arten, die auch von den inländischen Reedern in für die Bedürfnisse des Landes ausreichender Beschaffenheit produziert werden können. Sie schlägt vor, die Einfuhr von Salzhering vom 20. Juni bis 31. August, von Kabeljau vom 1. April bis 31. Januar, von frischen Fischen vom 1. November bis 15. März zu verbieten.

Diese Schritte der Handelskammer von Ostende blieben nicht erfolglos. Im Jahre 1837 beschloß die Regierung, eine besondere Fischereikommission einzusetzen, welche die Reedereien überwachen und ein Gutachten über Gewährung von Prämien erstatten sollte. Das Abgeordnetenhaus bewilligte einen ersten Kredit von 40 000 Francs, der im nächsten Jahre auf 60 000 Francs erhöht wurde. Gleichzeitig wurde ein Zollgesetz angenommen, das beinahe prohibitiv wirkte und zeigte, daß die Regierung sich nunmehr entschlossen hatte, die Fischerei zu schützen. Das System der Prämien, das bis dahin den alten holländischen Verordnungen nachgebildet war, hauptsächlich dem Gesetz vom 12. März 1818, wurde durch die Verordnung vom 4. März 1845 reorganisiert. Danach waren die Fischereifahrzeuge einer Überwachung durch die Zollverwaltung und durch die staatlichen Kreuzer unterworfen. Um ein Recht auf die Gewährung von Prämien zu haben, mußte das Fischerfahrzeug in Belgien gebaut oder dort vor dem 1. Januar 1840 eingetragen sein. Dreiviertel der Besatzung mußten Belgier sein. Die Fahrzeuge mußten sich direkt auf den Fischgrund begeben und von dort ohne Umwege zurückkehren. Sachverständige waren beauftragt, die Beschaffenheit der Fische zu prüfen. Die Verordnung sah vor die Klassifizierung des Herings nach dem Zeitpunkt des Fanges durch auf den Fässern eingebrannte Marken, für die der Schiffsführer verantwortlich war. Jedes Faß wurde mit einem glühenden Eisen markiert:

Vollhering durch die Buchstaben V.H. (volle haring),

Leerer Hering durch die Buchstaben Y.H. (yle haring).

Die Prämien für die große Heringsfischerei, die auf hoher See vom 25. Juni bis 31. Dezember ausgeübt wurde, betragen bis zu 1500 Francs für jedes Fahrzeug. Die kleine Heringsfischerei spielte sich in der tiefen Rinne östlich von Yarmouth vom 14. September bis 31. Dezember ab. Der hier gefangene Hering durfte ohne Erlaubnis nicht eingesalzen werden. Geschah das, so mußten die Fässer mit K.V. (kleine visschery) markiert werden. Der Betrag der Prämie war 400 Francs.

Auch die Kabeljaufischerei wurde durch Prämien gefördert. Diese Fischerei spielte sich ab:

1. Von Dezember bis März von N. der Doggerbank bis zur Fischerbank. Das Fahrzeug mußte mindestens 60 Tage in See bleiben, um das Recht auf eine Prämie, die bis zu 1400 Francs betrug, zu erlangen.

2. Die Kabeljaufischerei mit Langleinen oder Handangeln erfolgte vom 1. Oktober bis 30. April im Abstand von mindestens einer Meile von der Küste. Auch sie wurde durch Prämien gefördert, die für jedes Fahrzeug bis zu 800 Francs betragen.

3. Die Küstenfischerei, die durch Fahrzeuge von mindestens 10 Tonnen während des ganzen Jahres ausgeübt wurde, erhielt eine Prämie von 300 Francs für jedes Fahrzeug.

Im allgemeinen wurden diese Prämien zu $\frac{2}{3}$ den Fischern und zu $\frac{1}{3}$ dem Reeder zugeteilt.

Die Unterstützung des Staates in der Form der Gewährung von Prämien hat, trotzdem auch Mißstände vorkamen, den glücklichsten Einfluß auf die Entwicklung der Fischerei gehabt. Der Vergleich der Zusammensetzung der Fischerflotte und der Zahl der Fischer zwischen den Jahren 1836, als man die Prämien einführte, und 1865, als man sie aufhob, beweist das deutlich.

1836			in der Fischerei
	große Schaluppen	kleine Schaluppen	Beschäftigte
Antwerpen	—	—	—
Ostende	98	2	536
Brügge	1	—	7
Nieuport	5	8	86
La Panne	—	4	28
Blankenberghe	—	66	286
Heyst S/Mer	—	10	60
	104	90	1003
	194		

1865			in der Fischerei
	große Schaluppen	kleine Schaluppen	Beschäftigte
Antwerpen	11	—	133
Ostende	158	—	950
Brügge	—	—	—
Nieuport	7	1	48
La Panne	—	18	145
Blankenberghe	—	48	240
Heyst S/Mer	—	26	130
	176	93	1646
	269		

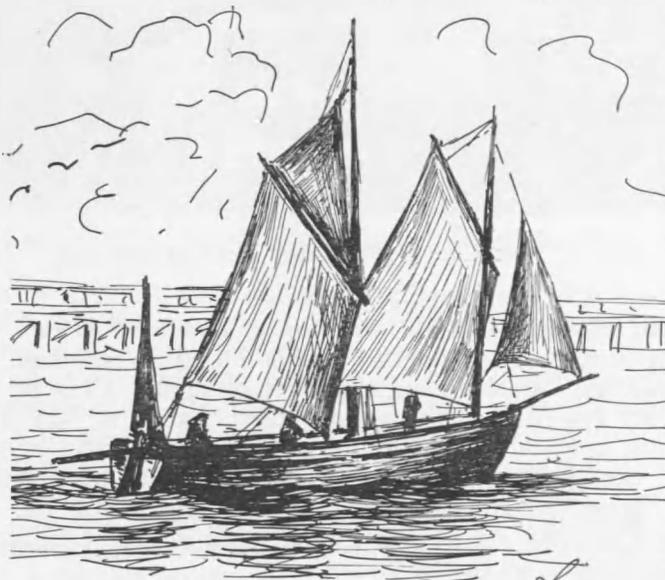


Abb. 2. Fahrzeug von La Panne.

Während der Periode der Prämien wurden alle Arten der Fischerei ausgeübt. Die Kabeljaufischerei erfolgte von Ostende, Nieuport und Antwerpen aus. Ostende hatte die große Heringsfischerei aufgegeben; schon im Jahre 1850 wurde sie

nur noch von 4 Fahrzeugen betrieben. Die Produktion von frischen Seefischen wurde ausgeübt von Ostende, Blankenberghe, Heyst, La Panne und Nieuport. Die Prämien erleichterten die Ergänzung der Besatzungen, weil diese einen Anteil an der Staatsunterstützung erhielten. Sie verminderte das Risiko des Reeders im Falle eines schlechten Ausfalls der Fischerei.

Der Vorschlag, die Prämien aufzuheben, der zum erstenmale im Jahre 1861 gemacht wurde, erlebte eine erste Wiederholung im Jahre 1865 durch eine Verminderung des Kredits von nur 69 550 Francs um 10 000 Francs. Endgültig aufgehoben wurden die Prämien 1867. Seit diesem Jahre beginnt der langsame Totenkampf eines Gewerbes, das von den öffentlichen Gewalten im Stich gelassen war, ohne sich gegen die Konkurrenz des Auslandes und gegen die Risiken der Seefahrt verteidigen zu können. Andere Ursachen beschleunigten den Verfall. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erlaubten schnelle Transporte. Es ist nicht länger nötig, den Fang durch Einsalzen zu konservieren; man gibt vielmehr dem frischen Seefisch den Vorzug. Im Jahre 1874 ging ein Ostender Reeder, der im Sommer gewöhnlich den Kabeljaufang betrieb, zum Frischfischfang über und benutzte Eis als Konservierungsmittel. Nur während des Sommers fischend, brachte er für 12 000 Francs Fische an. Das war ein viel besseres Ergebnis als die Produktion



Abb. 3. Haus eines Küstenfishers von Oostduinkerke.

von eingesalzenem Kabeljau, und es führte dazu, daß eine Anzahl von Fischern den Kabeljaufang aufgab, um nur noch Frischfischfang zu betreiben. Die Art und Weise der Ausnutzung des Fahrzeugs war eine weitere Ursache des Verfalls. Außer in Heyst, wo das Fahrzeug Eigentum einer Familie ist, die damit arbeitet, gehört überall sonst das Schiff einem Reeder. In Ostende gehört es teilweise auch dem Bootsbauer, dem Segelmacher, dem Reepschläger, den sonstigen Lieferanten. Dieser Teil der Eigentümer kümmert sich meistens sehr wenig um die Fischerei selbst und ihrer Produkte; sie beschäftigen sich nur mit der Lieferung, sei es von Netzen, sei es von Segeln, sei es von Tauwerk.

Nur die Fischer von La Panne machten Fortschritte und vergrößerten ihre Flotte. Sie haben den Ruf, die betriebsamsten und unternehmendsten Fischer der ganzen Küste zu sein. 1870 besaßen sie 20 Fahrzeuge, 1910 80 Fahrzeuge, die Mehrzahl nicht gedeckt; die Fahrzeuge mußten auf den Strand gesetzt werden, da La Panne keinen Hafen hat. Die Fischer gehen im Sommer für 7 bis 8 Stunden, im Winter für 5 Stunden in See. Sie benutzten sechs verschiedene Arten von Netzen:

1. Das „Scheynet“ oder „Seinnet“, ein Zugnetz zum Fang von Rochen und Steinbutt;
2. das „Stocknet“ oder „Stockvlete“ für die Fischerei auf Rochen und Steinbutt im Sommer;
3. ein Heringsnetz, das man hauptsächlich im Monat Oktober benutzt;
4. ein Zungennetz für den Fang von Seezungen im Sommer und im Herbst;
5. das „Groot want“ für die Fischerei auf Kabeljau und große Rochen;
6. das „Kleine want“ für die gleiche Fischerei.

In einem späteren Abschnitt dieser Arbeit (siehe S. 27) werden wir die Beschreibung dieser Geräte bringen, die jetzt alle durch das Grundschleppnetz ersetzt sind, das das einzige Gerät ist, das noch an der belgischen Küste angewendet wird.

Im Jahre 1884 wurden die ersten Fischdampfer durch die Firma *Dossaeer* in Ostende eingeführt; es ziemt sich, den Namen dieser Pioniere festzuhalten. Die „Prima“ der erste dieser Dampfer, in Granton auf der Werft von *Allan* gebaut, war 100 Fuß lang, 20 Fuß breit und hatte einen Raumgehalt von 100 Tonnen. Die Besatzung bestand aus 8 Mann. Nach der „Prima“ erwarb die gleiche Firma neue Einheiten, die „Seconda“, „Tertia“, „Quarta“, „Francobelge“, „Lillois“ und „Glorieux“.

Die belgische Firma *Beer* baute in der Folge nach den Plänen eines belgischen Ingenieurs die Fischdampfer „Luise-Marie“ und „Catharina“.

Die Einführung des Fischdampfers beschleunigt noch mehr den Rückgang der Segelfischerei. Wie die flandrischen Weber, die einstmals durch den mechanischen Webstuhl von ihrem Jahrhunderte alten Gewerbe verjagt wurden, so mußte jetzt auch die Segelfischerei das gleiche von den Fischdampfern erfahren, die ein viel größeres Tätigkeitsgebiet haben und große Mengen von Fischereiprodukten anbringen, die auch noch den Preis der von den Segelfischern angebrachten Fische herabsetzten. Da die Arbeit auf den Dampfern weniger hart ist als auf den Seglern und regelmäßig bezahlt wird, versuchten die besten Elemente der Segelfischerei Dienst an Bord der Fischdampfer zu nehmen.

Andere Ursachen kommen hinzu, um den Niedergang der Segelfischerei zu beschleunigen. Blankenberghe und Ostende werden in Badeorte umgewandelt. Ostende besonders wird eine Stadt des Luxus und des Vergnügens. Man macht daraus außerdem einen Mittelpunkt des Lotsendienstes und des Fährdienstes nach London. Der Staatsdienst entzieht dem seefahrenden Beruf, da man in ihm mehr verdienen kann, die Mehrzahl derjenigen, die sonst in der Fischerei infolge ihrer Intelligenz nach ihrem Ausscheiden aus der Fahrt Schiffseigentümer geworden wären.

Schließlich: warum soll man während der Badesaison sein Leben auf dem Meere riskieren, wenn man das vier- bis fünffache durch Dienstleistungen für die Badegäste verdienen kann? Nur noch die alten sind es, die den Gefahren des Meeres trotzen, weil sie nicht mehr fähig sind, ein anderes Gewerbe auszuüben.

Der Verdienst an Bord der Segler ist vom Zufall abhängig und lächerlich klein. Der Fischer wird als ein Teilhaber des Reeders angesehen, denn er arbeitet auf Anteil und ist daher auch an den Kosten und den Verlusten des Schiffes beteiligt. Von dem Bruttoerlös der Fischerei erhält die Reederei 5%, der Fischer 2%; danach werden alle Unkosten abgezogen; von dem alsdann verbleibenden Nettoerlös geht $\frac{1}{3}$ an die Reederei und die restlichen $\frac{2}{3}$ werden unter die fünf Mitglieder der Besatzung verteilt, wobei der Schiffsjunge nur $\frac{1}{2}$ Part erhält. Wenn das Jahr gut war, kommt der Fischer auf diese Weise zu einem Verdienst von 600 bis 800 Francs jährlich, wovon er aber noch die Kosten seiner Verpflegung bestreiten muß. Denn jeder Fischer, der in See geht, bringt einen Korb mit Lebensmitteln mit, um gemeinsamen Tisch mit den übrigen Mitgliedern der Besatzung zu machen während der 10 bis 12 Tage, welche die Reise dauert. Der Korb kostet im Durchschnitt 12 Franken. Es ergibt sich daraus, daß recht oft der Fischer nach einer Abwesenheit von etwa

12 Tagen nicht mehr als 5 bis 10 Francs als Lohn erhält. Es kommt sogar vor, daß er im Falle eines Netzverlustes, für den man der Reederei noch schuldet, sozusagen als Teilhaber auch am Verlust beteiligt ist.

Die Segelfischer bilden daher am Ende des 19. Jahrhunderts ein wahres Proletariat. Das Elend unter ihnen ist um so größer, als sie in der Regel viele Kinder haben. Der Haushalt kann nur aufrecht erhalten werden durch den Verdienst, den Frau und Kinder erzielen. Die einen arbeiten in den Hotels, die anderen in den Konservenfabriken. Einige arbeiten auch in den Netzfabriken oder hausieren mit Fischen. So ist es nicht erstaunlich, daß mit solchem Beispiel vor Augen und einer so wenig ermutigenden Zukunft die Kinder den Beruf des Vaters verlassen und bessere Stellungen vorziehen.

So kommt es, daß die Zahl der Fischer, die 1003 im Jahre 1836 und 1891 im Jahre 1913 umfaßte, stationär geblieben ist, während in diesem Zeitraum die Bevölkerung Belgiens sich verdoppelte. Und wenn wir die letzte Zahl betrachten, so finden wir in der Fischereistatistik, daß es zur Hauptsache Garnelenfischer sind, die ihren Beruf nur einige Kilometer von der Küste entfernt ausüben. Tatsächlich ist die Garnelenfischerei der einzige Zweig, der eine Ausdehnung erfahren hat, weil diese Fischerei die Bedürfnisse der reichen Leute in den Badeorten und in den großen Städten befriedigt. Die Garnelenfischerei wird mit kleinen offenen Booten ausgeübt, meistens durch den Eigentümer selbst, der oft durch seinen Sohn, sehr viel seltener durch einen anderen Fischer, begleitet wird. Sie wird auch von kleinen gedeckten Schaluppen mit einer Besatzung von 3 Mann betrieben. Schließlich hat sich noch ein Jahrhunderte langer Brauch in dieser Fischerei erhalten: Es ist in Coxyde die Fischerei zu Pferde und in der Umgebung von Middelkerke und von Nieuport die von Männern und Frauen zu Fuß mit dem Schiebehaken betriebene Fischerei. Die Zählung für das Jahr 1905 stellte fest, daß damals in Ostende 113 Boote und 34 Schaluppen, in Blankenberghe 20, in Nieuport und La Panne 60, in Heyst 40 Schaluppen in der Garnelenfischerei beschäftigt waren.



Abb. 6. Fischereihafen von Blankenberghe. Ern. Thill phot.

Diese Fahrzeuge betreiben im allgemeinen von Oktober bis Februar die Sprottenfischerei mit dem „Stroopnet“. Mit demselben Gerät fischt man den abgelaichten Hering, der im Januar und Februar an die Küste herantritt. Seit 1929 wird dieser Küsten-Hering aber mit dem Grundschieppnetz gefangen.

Die Zahl der offenen und gedeckten Garnelenfischerfahrzeuge vermehrte sich an der ganzen Küste bis 1913 auf 387. (S. Abb. 4 u. 5.)

Die öffentlichen Stellen, auf das äußerste betroffen von dem schnellen Rückgang der Fischerei, beginnen den Versuch zu machen, dieses Gewerbe wieder in die Höhe zu führen. Die Stadt Ostende errichtet im Jahre 1886 die erste Fischereischule, die seit 1899 durch die Regierung unterstützt wird. Das Beispiel der Stadt Ostende findet Nachahmung. Im Jahre 1888 wird in der gleichen Stadt die katholische freie Fischereischule gegründet, Blankenberghe folgt im Jahre 1889, Nieuport 1893, La Panne, Coxyde, Heyst, Ostduinkerke in den Jahren 1900 bis 1906.

Die Stadt Ostende ergreift auch auf anderem Gebiet die Initiative. Im Jahre 1897 wird in ihrem Haushaltsplan eine Summe von 1500 Francs eingesetzt und 1903 auf 4000 Francs erhöht, die bestimmt ist, in Form von Prämien verteilt zu werden an diejenigen Fischerfahrzeuge, die die größten Mengen von Fischen gelandet haben.

Der Staat führt im Jahre 1902 Prämien für Schiffsjungen ein, um die Ausbildung des Fischereipersonals zu fördern. Diese Prämie wird demjenigen Reeder ausgezahlt, der einen Schiffsjungen einstellt und demjenigen Schiffsjungen, der das für diesen Zweck eingeführte Examen besteht. Im Jahre 1927 beträgt diese Prämie zwischen 150 bis 200 Francs für Reeder und 100 bis 150 Francs für den Schiffsjungen.

Im Jahre 1906 gründete Prinz Albert, der heutige König von Belgien, das Königliche „Ibis“-Unternehmen, das bestimmt war, die Waisen von Seefischern aufzunehmen und ihnen eine berufliche Ausbildung zu geben, indem sie das Fischereigewerbe erlernen. (Siehe Abb. 8.) Um diesen Waisen eine wahrhaft praktische Ausbildung geben zu können, kaufte das Unternehmen in Kopenhagen einen Motorkutter und führte damit in Ostende das erste kleinere Fischerfahrzeug mit maschineller Fortbewegung ein.

Seit einigen Jahren nimmt das Ibis-Unternehmen auch Schüler auf, die sich der Fischerei widmen wollen, auch wenn sie keine Waisen sind.

Eine Verordnung vom 25. November 1908 setzte den Königlichen Seefischerei-Rat ein, der zuständig sein sollte für alle Fragen, die sich auf das Fischereigewerbe beziehen, auf den Unterricht der Fischer und auf die für diese geltenden Sozialgesetze. Die am 4. Oktober 1912 durch den ständigen Ausschuß des Provinzialrats von Westflandern geschaffene Provinzial-Seefischerei-Kommission verfolgte ähnliche Ziele. Sie sollte alle Fragen, die für eine Weiterentwicklung der Seefischerei in Betracht kommen, prüfen. Beide Kommissionen sind im Jahre 1929 vereinigt worden.

Die so betätigte Initiative hat vielleicht keine Fortschritte auf dem Gebiet der Seefischerei herbeigeführt, sie hat aber wenigstens das Verdienst, den weiteren Verfall verhindert zu haben. Die Erfolge dieser Tätigkeit haben sich erst nach dem Weltkrieg gezeigt. Sie haben, zusammen mit dem neuen Geist, der sich damals bei den Reedern zeigte, dazu beigetragen, für die belgische Seefischerei ein Wiederaufblühen herbeizuführen, das hoffentlich nicht wieder zum Stillstand kommen wird.

4. Die Entwicklung von 1914 bis zur Gegenwart.

Der Weltkrieg hat auf die belgische Seefischerei und auf die Fischer eine starke Rückwirkung gehabt. Während des Krieges hatten sich die belgischen Reedereien in den englischen Häfen festgesetzt, hauptsächlich in Milford Haven und in Fleetwood. Sie lernten von dort aus Fischgründe kennen, die ihnen bis dahin unbekannt gewesen waren und nahmen neue Betriebsmethoden auf. Andererseits verloren die belgischen Seefischer durch den ständigen Kontakt mit den englischen Seeleuten und Arbeitern ihre Sorglosigkeit. Sie wurden unabhängiger und lernten Initiative.

Nach dem Kriege in die Heimat zurückgekehrt, erhielten die belgischen Fischer bessere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. In dem Verhältnis, in welchem der

Franc entwertet wurde, machte sich die ausländische Konkurrenz weniger fühlbar. Der belgische Markt konnte sich entwickeln und neue Absatzgebiete erobern.

Das sind die hauptsächlichsten Faktoren, die zu einem Aufleben der Seefischerei beigetragen haben. Nunmehr wurde das Gewerbe gewinnbringender und bleibt daher nicht mehr verödet. Im Gegenteil, in jedem Jahr vermehrt sich die Zahl der Seefischer, ganz besonders in Ostende.

Eine tiefgehende Veränderung vollzog sich auch in bezug auf das Fischereimaterial. Die Segel verschwinden mehr und mehr und wurden ersetzt durch den Motor, ebenso sehr auf den großen Schiffen wie auch auf den kleinen Garnelenfischerfahrzeugen.

Die „Oostendsche Reederij“ ließ im Jahre 1923 in Frederikshavn (Dänemark) ein Fahrzeug von 52 Fuß Länge mit einem Motor von 100 PS erbauen. Nach einigen Fischereiversuchen mit der dänischen Snurrewade, die aber bald aufgegeben wurden, weil die Strömungen im südlichen Teil der Nordsee zu stark sind, begann

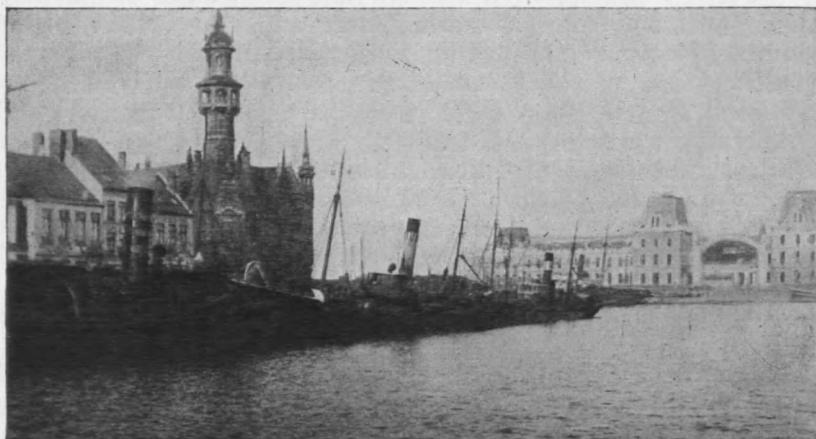


Abb. 9. Fischdampfer am Kai von Ostende (1911). H. Lübbert phot.

dieses Fahrzeug mit dem Schernetz und mit Rollern ebenso wie die großen Fischdampfer zu fischen. Der Erfolg dieser Neuerung machte sich bald bemerkbar. Die Zahl der Motorfahrzeuge, deren Motorenstärke zwischen 80 und 200 PS schwankt und die das Schernetz benutzen, vergrößerte sich schnell: ihre Zahl nahm von 1923 bis 1929 zu von zwei Fahrzeugen bis zu 85 Fahrzeugen.

Die Fischdampfer hatten wechselnde Schicksale; einige Reedereien verschwanden wieder, neue wurden gegründet und einige ältere Reedereien vermehrten die Zahl ihrer Fahrzeuge. Wissenschaft und Technik kam der Fischerei zu Hilfe. Drahtlose Telegraphie wurde im Jahre 1922 auf den Fischdampfern der „Oostendschen Reederij“ eingeführt; heute besitzt die ganze Fischdampferflotte von Ostende diese Apparate. Im Jahre 1926 machte die „Oostendsche Reederij“ die ersten Versuche mit drahtloser Telephonie; auch andere Reedereien ließen diese Apparate einbauen und man kann voraussagen, daß in naher Zukunft alle Motorfahrzeuge von einem gewissen Raumgehalt aufwärts mit drahtloser Telephonie versehen sein werden.

B. Der heutige Stand der Seefischerei.

1. Die Fanggründe.

Die belgischen Territorialgewässer werden von nicht gedeckten Fahrzeugen, ferner von kleinen gedeckten Fischerfahrzeugen mit schwacher Maschine befischt, die in der Hauptsache die Garnelenfischerei betreiben. Eine Statistik über das Gewicht und den Wert dieses Fanges gibt es nicht. Wir schätzen die Erträge dieser Fischerei an der ganzen Länge der belgischen Küste auf 3 Millionen Kilogramm im Werte von 10 Millionen Francs.

Die größeren Motorfahrzeuge bis zu einer Maschinenstärke von 100 PS fischen ebenfalls in der genannten Küstenzone, außerdem aber noch in der südlichen Nordsee. Sie besuchen dort die gleichen Fanggründe, die seit unvordenklichen Zeiten von ihren Vorfahren befischt wurden.

Man weiß, daß die verschiedenen Fischarten mit überraschender Regelmäßigkeit zur gleichen Zeit des Jahres an die gleichen Orte zurückkehren. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die besten Fanggründe in der südlichen Nordsee für die einzelnen Monate des Jahres folgende sind:

Januar:	Ameland, Borkum, Terschelling.
Februar:	Borkum, Ameland, Doggerbank.
März:	Borkum, die Silverpits, Botney-Grund.
April:	Doggerbank, Botney-Grund.
Mai:	Ameland, Terschelling.
Juni:	Ameland, Terschelling, die Silverpits.
Juli:	Die Silverpits, Terschelling.
August:	Die Silverpits, Whitebank, Botney-Grund.
September:	Botney-Grund, Claydeep, die Silverpits.
Oktober:	Die Silverpits, Claydeep, Terschelling.
November:	Ameland, Smith Knoll.
Dezember:	Terschelling, Borkum.

Die nicht gedeckten Fahrzeuge und die kleinen Garnelenfischerfahrzeuge üben von November bis Februar auch den Sprottenfang aus. Dieser Fisch hält sich dann zwischen den Bänken der flämischen Küste auf. Die Sprottenfischerei hat in den letzten Jahren folgende Erträge gebracht:

	Gewicht in kg	Wert in Francs
1927	7 500 000	4 548 488
1928	4 353 443	5 519 884
1929	3 062 678	4 964 046
1930	4 250 000	6 591 425

Eine wichtige Fischerei auf abgelaichten Hering, an welcher alle Motorfahrzeuge teilnehmen, spielt sich jedes Jahr von Januar bis März in der Küstenzone zwischen Cap Grisnez und Ostende ab, hauptsächlich zwischen den Bänken von Sandettie, Ruytingen und Dyck. Diese Fischerei hat folgende Erträge gebracht:

	Gewicht in kg	Wert in Francs
1927	1 105 436	873 198
1928	3 901 701	4 174 264
1929	12 135 173	11 646 216
1930	11 282 163	11 998 754
1931	18 460 596	13 008 930

Die großen Motorfahrzeuge fischen gewöhnlich in der Nordsee, im Englischen Kanal und im Bristolkanal. Ihre Maschinenkraft erlaubt ihnen noch nicht, weiter fortzugehen und vor allem nicht, ihr Netz auf Gründen zu schleppen, die eine gewisse Tiefe überschreiten. Die größte Tiefe, auf der sie noch arbeiten können, beträgt ungefähr 50 Faden.

Die großen Fischdampfer, die alle in Ostende beheimatet sind, bearbeiten viel weiter abliegende Gründe. Sie befischen das ganze Jahr über die Küsten von Island und von Spanien. Sie gehen nach den Färöer, nach Rockall, dem Norden und dem Westen von Schottland. Früher befischten sie auch das Barentsmeer.

Im Jahre 1930 verteilten sich die in der Auktion von Ostende verkauften

Fische auf folgende Fanggründe:	Gewicht in kg	Wert in Francs
Territorial-Gewässer	4 275 627	6 703 025
Südliche Nordsee	17 083 203	41 213 455
Moray Firth	371 027	1 342 380
Nördliche Nordsee	632 541	2 122 287
Westlich von Schottland	815 313	2 510 667
Ärmelkanal	1 288 144	7 246 557
Rockall	121 060	536 799
Island	2 077 492	5 198 029
Bristolkanal und St. Georgskanal	1 811 436	8 621 386
Küste von Spanien	387 278	2 671 809
Verschiedene Gebiete	299 106	1 308 165
	<u>29 162 227</u>	<u>79 474 559.</u>

2. Die Fahrzeuge.

a) Segelfahrzeuge.

Ein Fischerfahrzeug muß der Arbeit angepaßt sein, die es leisten soll. So lange man nur Küstenfischerei betreibt, ist die Schnelligkeit des Fahrzeugs ein Faktor zweiten Ranges. Seit den ältesten Zeiten stellten unsere Vorfahren alle anderen Forderungen zurück zu Gunsten einer starken Bauausführung des Fahrzeugs. Die Formen sind plump, Vordersteven und Hintersteven rund. Das Fahrzeug hat keinen Kiel, weil es auf den Strand gesetzt werden muß. Es hat an Backbord und an Steuerbord ein Seitenschwert, um die Abtrift zu verhindern. Vor dem Kriege begegnete man Fahrzeugen dieses Typs noch in La Panne und in Heyst. Das letzte verschwand im Jahre 1904. Seine Abmessungen waren: 11 m lang, 3,25 m breit, 1,30 m tief; es war halbgedeckt. Dieses war die älteste Form unseres Fahrzeugs. Sein Ursprung geht auf die ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung zurück. Klinker gebaut stammt es wahrscheinlich aus Skandinavien. Es ähnelte dem normannischen Boot, das man bei den Aufgrabungen, die beim Bau des Hafens von Zeebrügge erfolgten, unter einer mehrere Meter hohen Sandschicht gefunden hat. Der Typ war an der flämischen Küste unter dem Namen „K o g g e“ bekannt, und wir haben schon erwähnt, daß in dem harten Winter 1225 mehrere dieser flandrischen Koggen, die wahrscheinlich Hering laden wollten, durch das Eis in Wiken an der Südostküste von Norwegen vernichtet wurden.

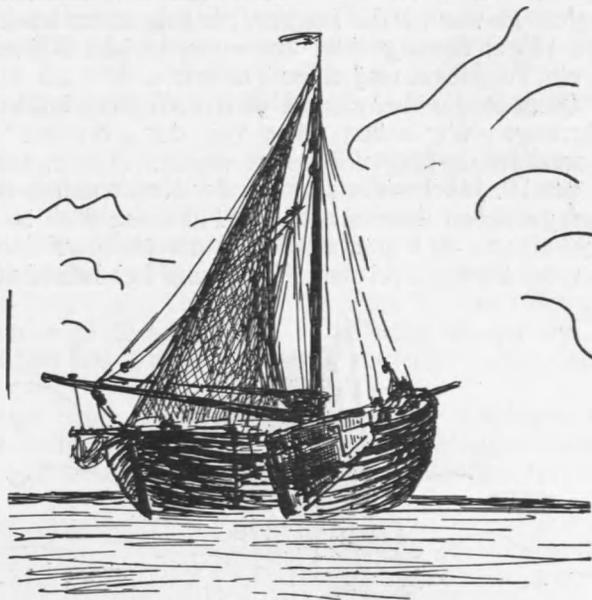


Abb. 10. Kogge von Heyst.

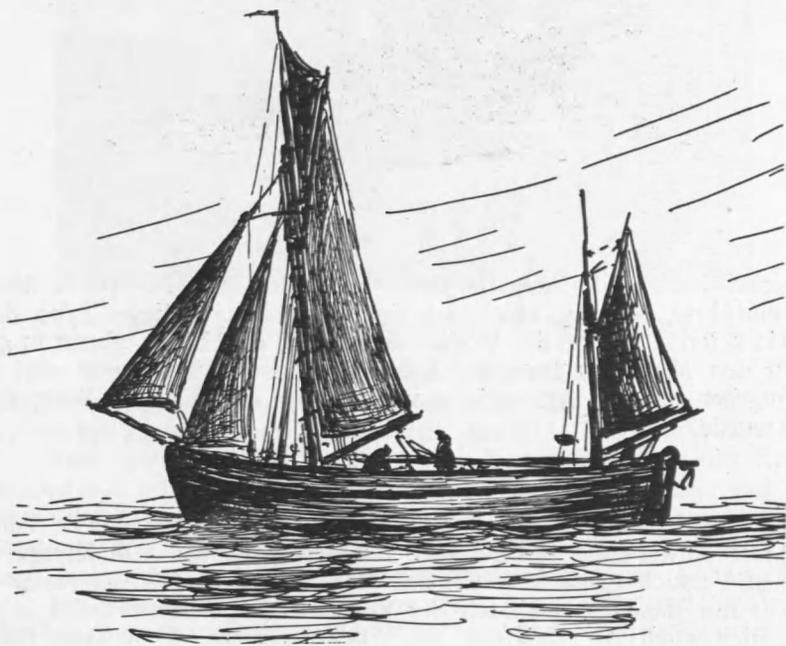


Abb. 11. Schaluppe von Ostende.

Die Fischer von La Panne, die keinen eigenen Hafen hatten, brachten ihre Fänge oft in Nieuport und in Duinkerke an den Markt. Außer der „Kogge“ verwendeten sie seit dem Mittelalter einen anderen Fahrzeugtyp, der etwa die gleichen Abmessungen hatte, aber gedeckt war und schneller segelte, die „Scute“, auf

Kiel gebaut, mit glattem Rumpf. Dieses Fahrzeug führte drei Masten, die niedergelegt werden konnten. Es war wie die Logger, die bekannten französischen Schnellsegler, getakelt und führte einen großen und einen kleinen Klüver, eine Fock, ein spitzes Großsegel, ein Toppsegel und einen Treiber.

Die Fischer von Ostende, die über einen Hafen verfügten, bauten schon seit dem Mittelalter Kielfahrzeuge. Wir haben schon von der „Buize“ gesprochen, die hauptsächlich für den Heringsfang verwendet wurde. Die Linien der „Buize“ sind bis zum Ende des 19. Jahrhunderts uns in der Konstruktion der Schaluppe von Ostende erhalten geblieben. Dieses gedeckte Fahrzeug maß 16 m in der Länge, hatte einen Raumgehalt von 40 t und wurde für die Fischerei im gesamten Gebiet der Nordsee, ferner bei Rockall, bei den Färöer und bei Island verwendet.

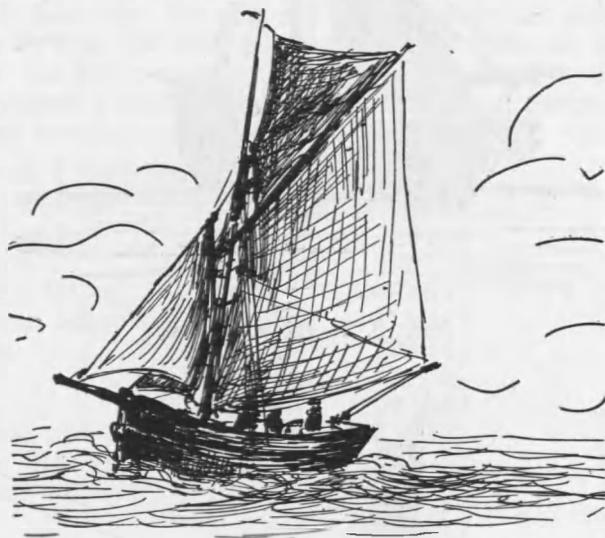


Abb. 12. Krabbenfischerfahrzeug von Ostende.

Zur gleichen Zeit, in der man im Jahre 1822 die Schaluppe in die Ostender Fischerei einführte, benutzte man auch eine Verbesserung dieses Typs, die Schaluppe mit Bün, welche die Möglichkeit schuf, den Fisch lebend in guter Verfassung an den Markt zu bringen. Die Bünkonstruktion wurde erst im Jahre 1880 aufgegeben, als die Anwendung von Eis für die Frischhaltung der Fische allgemein wurde.

b) Motorfahrzeuge.

Besonders seit dem Weltkrieg hat die Fischerflotte eine tiefgehende Veränderung erfahren. Die Anwendung des Motors, mit dem man vor dem Kriege nur einen schüchternen Versuch gemacht hatte, hat eine beträchtliche Ausdehnung erfahren; er hat nicht nur das Verschwinden der Segelfahrzeuge beschleunigt, sondern bedroht ernstlich auch die Existenz des Fischdampfers. Das Motorfahrzeug ist leichter zu handhaben, sein Betrieb sparsamer, der Betriebsstoff ist billiger und nimmt weniger Platz weg als die Kohle, die von den Dampfmaschinen verwendet wird. Der Lohn ist höher, die Reisedauer kürzer; daher findet der Motorkutter leichter erfahrene Besatzungen.

Die Motorstärke der Fischerfahrzeuge ist etwa die gleiche an der ganzen belgischen Küste mit Ausnahme von Ostende. Hier vergrößern sich die Abmessungen der Fahrzeuge ständig in demselben Maße, in dem die Motorstärken zunehmen.

Man fand es sehr kühn, als die Oostendsche Reederij in den Vorgänger dieser Fahrzeuge, den Motorkutter „Louis Bertrand“, der in Dänemark gebaut wurde und im Jahre 1923 in Ostende eintraf, einen Motor von 100 PS einbauen ließ. Heute haben die Motoren der Ostender Fischkutter bis zu 300 PS; ungefähr 90% dieser Motoren sind von deutschen Fabriken geliefert. Sie kosten durchschnittlich 2000 Fracs je PS.

Die Schiffskörper sind aus Holz oder aus Stahl und werden jetzt nach dem Modell der großen Fischdampfer auf den Werften von Ostende oder anderer belgischer Städte gebaut. Die neuesten stählernen Kutter haben vorne eine Back, unter der sich der Wohnraum der Besatzung befindet.

Die letzten Typen dieser Fahrzeuge haben eine Länge von 26 bis 29 m, eine Breite von 5,75 m und einen Tiefgang von 3 bis 3,30 m. Der gegenwärtige Preis für hölzerne Fahrzeuge dieser Größe, vollständig ausgerüstet, beträgt zwischen 1 300 000 und 1 500 000 Fracs, stählerne Fahrzeuge kosten 220 000 bis 300 000 Fracs mehr.

Diese Fahrzeuge sind meistens Eigentum des Kapitäns, der sie führt. Er kann ein solches Fahrzeug erwerben dank der Zahlungserleichterungen, die ihm bewilligt werden von den Banken, gewissen Gesellschaften für die Gewährung von

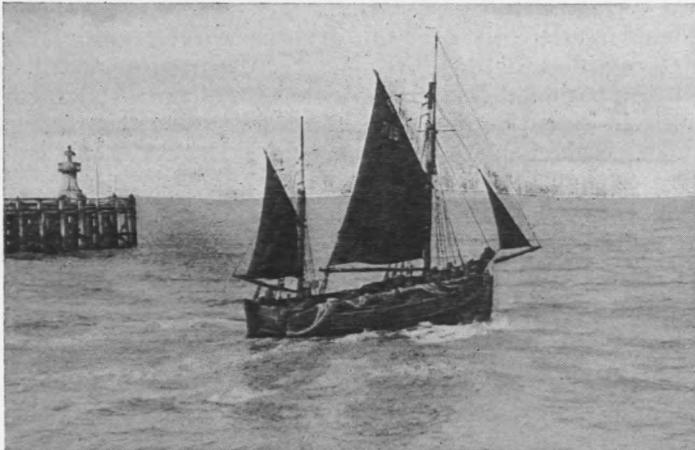


Abb. 13. Schaluppe von Blankenberghe. Ern. Thill phot.

Fischereikrediten, von den Motorfabrikanten und den Schiffsbauern. Auf diese Weise werden bis zu 90% des Gesamtwertes gedeckt. Die Bank oder die Kreditgesellschaft übernimmt 55% des Wertes gegen Zinsen, die dank des Einschreitens der Regierung nur 5% betragen. Die fehlenden Summen werden von den Lieferanten gestundet. Im allgemeinen müssen diese Kredite und rückständigen Bau-gelder innerhalb von 5 Jahren zurückgezahlt werden.

Die Besatzungen der Motorfahrzeuge erhalten keine festen Löhne. Sie fischen auf Anteil, der, je nach den Abmachungen zwischen Reeder und Besatzung, etwas verschieden ist. Im allgemeinen ist der Anteil so festgesetzt, daß zunächst 25% für die Unkosten abgezogen werden, und daß von dem Restbetrag der Schiffer 8% erhält, der Maschinist 7% und jeder von den drei Fischerleuten 6%.

Auf den kleinen Motorbooten, die hauptsächlich den Garnelenfang und den Sprottenfang ausüben, wird der Erlös in fünf Teile geteilt, von denen zwei Anteile der Eigentümer des Fahrzeugs erhält, der dafür alle Reparaturen und Arbeiten am Motor bezahlt, während drei Anteile unter den Schiffer und die zwei Leute der Besatzung geteilt werden, je nach den besonderen Abmachungen, die getroffen

werden. Im allgemeinen sind die Anteile gleich, nur wenn der dritte Mann ein Schiffsjunge ist, erhält dieser nur $\frac{1}{2}$ Anteil.

Die schnelle Entwicklung der Motorfahrzeuge, die auf die Kreditgewährung in so großem Umfange zurückzuführen ist, dürfte nicht ohne Gefahren sein; es genügt der Rückschlag eines Jahres, wie er in der Fischerei so oft vorkommt, um die Beteiligten in eine schwierige, wenn nicht gefährliche Lage zu bringen. Auf der anderen Seite wird der Ersatz erfahrener Mannschaften immer schwieriger, in demselben Maße, in dem die Zahl dieser Fahrzeuge zunimmt.

c) Dampfer.

Die zurzeit in Ostende beheimateten stählernen Fischdampfer sind sämtlich in England gebaut. Sie sind zwischen 37,50 und 43 m lang; ihr Brutto-Raumgehalt beträgt 240 bis 325 t. Unter dem Ruderhaus befindet sich die Kammer des Kapitäns. Im Vorschiff liegt der Mannschaftsraum mit eingebauten Kojen, hinten sind die Kammern für den Steuermann, die Maschinisten, den Koch und den Schiffsjungen angeordnet. Dazwischen liegen der Maschinenraum, die Kohlenbunker, der große Fischaum und der Eisraum. Eine dreifache Expansionsmaschine, die in 24 Stunden 7 bis 8 t Kohlen verbraucht, gibt den Dampfern eine mittlere Geschwindigkeit von etwa 10 Seemeilen in der Stunde.

Alle belgischen Fischdampfer sind mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet.

Im Jahre 1930 wurden für die Fischdampfer die nachstehenden Löhne im Einverständnis mit dem Syndikat der Fischerleute festgesetzt. Außerdem teilt sich die Mannschaft noch in einen Betrag von 2% des Bruttoerlöses der Fänge. Diesen Anteil nennt man „Kabret“ oder „Kordeelgeld“. Diese Ergänzung der Löhne erneuert die alte Gewohnheit, welche dem Fischer gestattete, die minderwertigen Fische zu seinen Gunsten zu verkaufen.

	Feste Löhne		Anteil am Bruttoerlös	
Kapitän	—		5	%
Maschinist	750	Frcs	1,5	%
Steuermann	725	„	0,75	%
Matrosen	675	„	0,35	%
Heizer	675	„	0,35	%
Koch	675	„	0,35	%
Leichtmatrose	490	„	0,25	%
Schiffsjunge	410	„	0,20	%

An Bord der kleineren Fischdampfer, die nur eine Besatzung von 7 Mann haben, sind die Löhne wie folgt festgesetzt:

	Feste Löhne		Anteil vom Bruttoerlös	
Kapitän	600	Frcs	4	%
Maschinist	705	„	2,5	%
Steuermann	625	„	1,5	%
Matrosen	605	„	1,5	%
Heizer	605	„	1,5	%
Leichtmatrose	465	„	0,75	%

Die Reeder haben sich zusammengeschlossen, um die Betriebskosten zu vermindern. Sie sind die Hauptaktionäre der beiden Ostender Eisfabriken. Im Jahre 1922 gründeten sie eine Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit, bei der die Fischerfahrzeuge gegen eine Prämie von etwa $3\frac{1}{2}\%$ gegen alle Risiken versichert sind. Die Versicherungsgesellschaft trägt einen Teil des Risikos selbst und nimmt für den anderen Teil eine Rückversicherung bei den großen Versicherungsgesellschaften.

Die Ausbesserungen der Fahrzeuge und die Beschaffung des Schiffsbedarfs besorgt eine von den Reedern gegründete Genossenschaft. Dieses System ist um so vorteilhafter, als nicht nur die Bedarfsartikel billiger sind, sondern weil außerdem der erzielte Überschuß an die Interessenten ausgezahlt wird.

Die Fischdampferreedereien haben auch eine Gesellschaft für den Verkauf der Fische gegründet, ebenso eine solche für die Verwertung der Abfälle; diese Fabrik arbeitet nach dem Verfahren von Schlotterhose, Wesermünde.

Man kann also feststellen, daß die Reedereien von Ostende durchaus neuzeitlich organisiert sind. Trotzdem droht dem Gewerbe eine große Gefahr, nämlich der

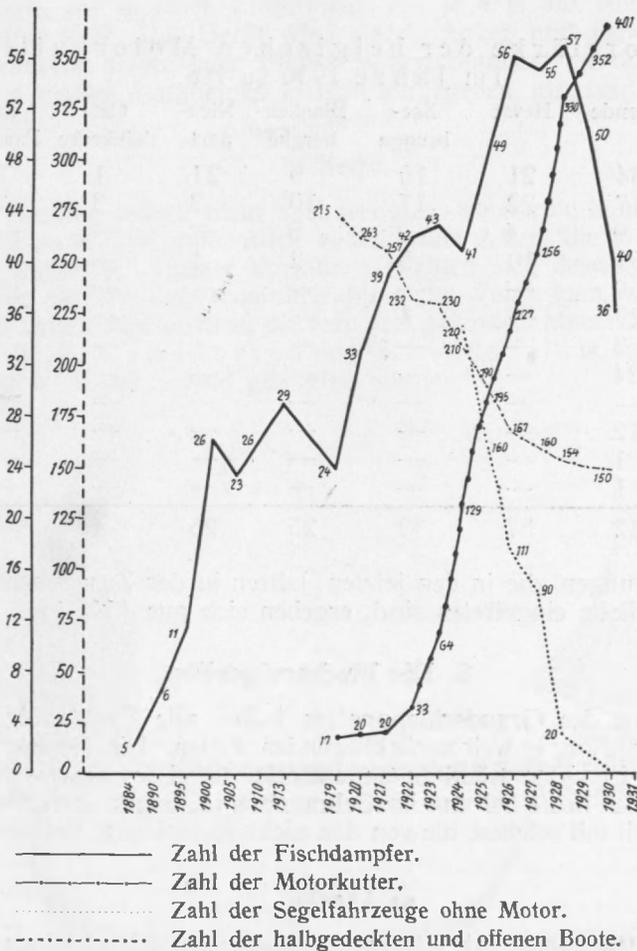


Abb. 18. Entwicklung der belgischen Fischerflotte von 1884 bis 1931.

Mangel an Mannschaften. Trotz des vorhandenen Prämiensystems wird der Ersatz an Fischern immer schwieriger, besonders dadurch, daß die Motorfahrzeuge keine Schiffsjungen anmustern und daher gezwungen sind, ihre Fischer aus den Besatzungen der Fischdampfer zu nehmen. Die Folge ist, daß, während die Zahl der Motorfahrzeuge zunimmt, die der Fischdampfer sich vermindert. Die Fischdampferreeder haben seit Anfang 1929 einzelne ihrer Fischdampfer verkaufen müssen, weil sie nicht das nötige Personal finden konnten.

d) Heutige Zusammensetzung der Fischerflotte.

Die belgische Fischereiflotte setzt sich zurzeit wie folgt zusammen:

Zahl der gedeckten Fahrzeuge der belgischen Fischerflotte.

Jahr	Segler	Motorkutter	Dampfer	zusammen
1913	404	21	29	454
1920	269	18	35	322
1925	165	185	51	401
1930	3	401	36	440

Motorstärke der belgischen Motorkutter im Jahre 1930 in P.S.

	Ostende	Heyst	Zee- brugge	Blanken- berghe	Nieu- port	Ost- duinkerke	La Panne	zu- sammen
5/25	84	21	16	5	21	1	7	155
26/50	17	22	17	10	3	3	2	74
51/75	9	4	—	8	—	—	—	21
76/100	53	10	5	2	1	—	—	71
101/125	9	—	—	—	—	—	—	9
126/150	29	—	1	—	—	—	—	30
151/175	3	—	—	—	—	—	—	3
176/200	24	—	—	—	—	—	—	24
201/225	—	—	—	—	—	—	—	—
226/250	12	—	—	—	—	—	—	12
300	1	—	—	—	—	—	—	1
550	1	—	—	—	—	—	—	1
	242	57	39	25	25	4	9	401

Die Veränderungen, die in den letzten Jahren in der Zusammensetzung der belgischen Fischerflotte eingetreten sind, ergeben sich aus Abb. 18.

3. Die Fischereigeräte.

Mit Ausnahme des Grundschleppnetzes haben alle Geräte für den Fang der Fische ihren Ursprung in weit zurückliegenden Zeiten. Die ältesten Methoden werden noch heute in vielen Ländern angewandt. Gewisse Fischwehre, Reusen und Zugnetze, die noch heute bei uns im Gebrauch sind, zeigen manchmal eine verblüffende Ähnlichkeit mit solchen, die von den nicht zivilisierten Volksstämmen Afrikas benutzt werden.

a) Angeln.

Eines der ersten Fanggeräte ist die Angel, die aus Kieselsteinen oder aus Knochen von den vorgeschichtlichen Menschen angefertigt wurde. Später benutzte man als Angelhaken einen Dorn, ein Brauch, der sich noch in gewissen englischen Dörfern von Lancashire und von Essex erhalten hat. Dieser Angelhaken wurde verbessert durch Anwendung eines eisernen Stiels, dessen eines Ende scharf angespitzt wurde.

Der Gebrauch der Handangel war allgemein für den Fang des Kabeljau und anderer Rundfische in allen Ländern, die an die Nordsee grenzen. In Belgien wurde dieses System gegen Ende des 19. Jahrhunderts aufgegeben; die Franzosen bedienen sich dessen heute noch in ihrer großen Fischerei bei Island und Neufundland, ebenso wie in ihrer Küstenfischerei.

Dann kam der Gedanke, zahlreiche Angelhaken an einer und derselben Leine zu befestigen. So entstand die Langleinenfischerei am Meeresboden, die heute noch in Frankreich, in England und in Holland, hauptsächlich wohl auf steinigem Grunden, auf denen man mit dem Grundschnepnetz nicht fischen kann, angewendet wird. Dieses Gerät ist auch von den flämischen Fischern seit unvordenklichen Zeiten angewendet worden. Sie nannten es „Want“; man unterscheidet das „große Want“, mit dem im Winter, und das „kleine Want“, mit dem im Sommer gefischt wurde; der Unterschied bestand nur in der Größe des Angelhakens. Eine Verbesserung des „Want“ ist das „Beug“ oder die große Langleine, die besonders von den Fischern von Ostende benutzt wird. Das „Beug“ besteht aus 3000 Angelhaken, die in einer Entfernung von je 4 m auf einer oder mehreren Leinen angeordnet sind. Das Gerät wird durch Anker und Gewichte am Boden festgehalten, während Bojen oder Flotten seinen Standort an der Oberfläche bezeichnen. Diese großen Langleinen wurden aufgegeben, als das Grundschnepnetz eingeführt wurde.

b) Netze.

Die Angeln reichten jedoch nicht aus, wenn es sich darum handelte, große Massen von Fischen zu fangen, namentlich von solchen Arten, die sich meistens nahe der Oberfläche aufhalten. Unsere Vorfahren dachten sich deswegen ein Netz aus, für welches ihnen die Idee wahrscheinlich durch die Wehre kam, welche aus Binsen oder aus Reisig angefertigt wurden, die man mit gewissen Meeresalgen miteinander verflocht, die, wie die *Laminarien* oder *Chordafilum*, in großen Mengen nach jedem Sturm an den Strand geworfen werden.

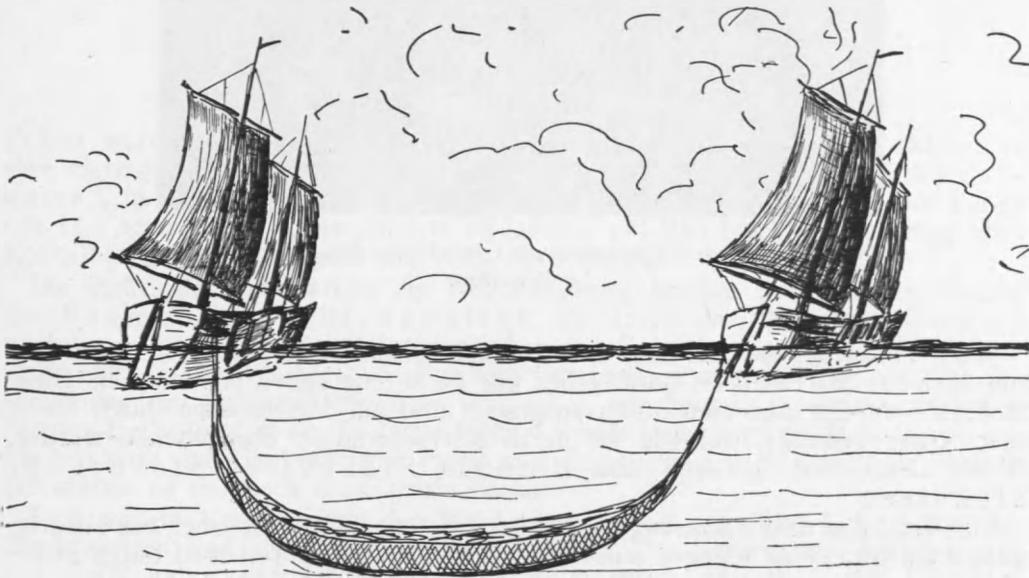


Abb. 19. Fahrzeuge von Blankenberghe, mit dem Cingel oder Scheynetz fischend.

Um die nahe der Oberfläche lebenden Fische zu fangen, verwendeten die flämischen Fischer, wie alle Anwohner der Nordsee, *Treibnetze*. Diese Netze wurden aneinandergereiht in der Form, die man *Fleet* nennt. Sie erstrecken sich über eine große Entfernung und hängen wie eine Wand im Wasser, in deren Maschen sich der Fisch fängt. Diese Treibnetzfischerei, die hauptsächlich den Fang des

Herings ausübte, wird an der flämischen Küste nur noch von einigen Fischern aus La Panne ausgeübt.

Die Einführung des Baumnetzes und später des Schernetzes hat eine vollständige Umwälzung der vielhundertjährigen Fischereimethoden herbeigeführt. So hatte man sich seit sehr langer Zeit des *Zugnetzes* (*Senne*) bedient, das an dem einen Ende von einem Mann am Strande festgehalten wurde; es wurde mit einem Boot oder auch manchmal von einem Reiter zu Pferde ausgesetzt. Wenn die zweite Leine wieder an Land gebracht war, zog man alle Fische, die sich im Inneren der Leine und des Netzes befanden, mit dem Netz auf den Strand. Gelegentlich benutzte man auch zwei Pferde, um weiter hinausgehen zu können. Diese Fischerei ist jetzt verboten, weil zu viel Jungfische dabei vernichtet werden.

Ein anderes Netz, das auf hoher See verwendet wurde und auf flämisch *Seinwant*, *Cingel* oder *Scheinnet* hieß, war zusammengesetzt aus 20 Netzen von je 14 Faden Länge und 1 Faden Tiefe. Es wurde von zwei nebeneinander segelnden Fahrzeugen bedient (siehe Abb. 19.). Die Fischer von Blankenberghe waren die letzten, die dieses Fanggerät benutzten; sie gaben es auf im Jahre 1855.



Abb. 22. Garnelenfischerinnen von Ostende mit dem Schiebehamen.
Le Bon phot.

Jedes Fahrzeug, das mit dem *Seinwant* fischte, hatte außerdem einen Satz von 20 *Stellnetzen* an Bord. Jedes war 25 m lang und 3 bis 4 m tief. Diese Stellnetze wurden quer zum Strom ausgesetzt und am Meeresboden durch Steine oder Anker befestigt, während sie durch Korkschwimmer obengehalten wurden. Dieses Gerät hieß, je nach dem Heimatsort, *Staaakvleet*, *Stoknet* oder *Stokvleet*.

Ein Netz, das dem *Staaakvleet* ähnelt, ist das *Stelnet*, das aber bei Niedrigwasser am Strand an Stangen ausgesetzt wird. Der untere Teil wird durch Steine oder Blei am Boden befestigt. Das Gerät wird in einem Kreisbogen ausgesetzt, mit der Öffnung gegen die Küste. Der Fisch, der sich bei fallendem Wasser innerhalb des Kreisbogens befindet, kann dann nicht mehr entweichen.

Die Garnelenfischerei zu Pferde wird noch von einigen Fischern von Coxyde ausgeübt, die an der Küste zwischen Nieuport und La Panne arbeiten. (Siehe Abb. 20 und 21.) Sie wechseln zwischen Fischerei und landwirtschaftlichen Arbeiten ab, wie auch die Fischer von La Panne und Heyst vor dem Kriege die freie Zeit, die ihnen das Meer ließ, zur Bearbeitung eines Stückchens Land benutzten.

Eine andere Fischerei, die verschwunden ist, war die mit dem Schiebhamen, einem dreieckigen Netz mit Rahmen, das an einer Stange über den Meeresboden geschoben wird. Diese Fischerei wurde von Frauen ausgeübt (siehe Abb. 22). Vor dem Kriege war es nichts seltenes, daß man Reihen von etwa 20 Frauen bis an die Brust im Wasser waten sah, die mühselig ihr Netz vor sich schoben. Glücklicherweise haben die verbesserten Erwerbsverhältnisse der Küstenbewohner dieser Arbeit ein Ende bereitet, die so wenig für den weiblichen Körper paßt.

Das Stroopnet (siehe Abb. 23), ein Netz, das am Boden mit der Öffnung gegen den Strom verankert ist, wird heute nur noch zum Sprottenfang benutzt.

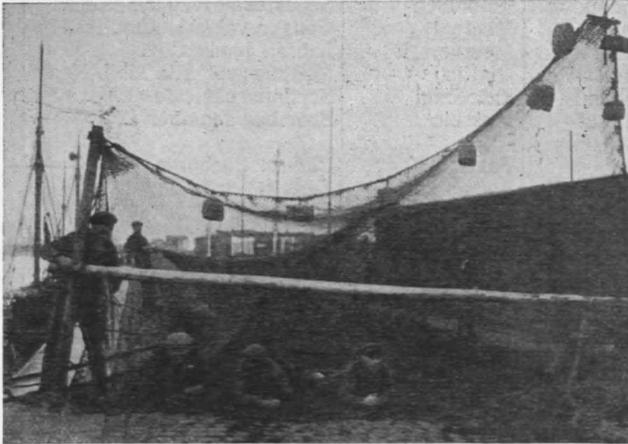


Abb. 23. Stroop-Netz für den Sprotten-Fang.

Früher wurde es auch zum Heringsfang verwendet; seit einiger Zeit fängt man aber Heringe mit einem Schernetz. Das Stroopnet ist der deutsche Ankerhamen, in Holland Ankerkuil genannt. Das belgische Modell hat eine Länge von 14 Faden; es ist an der unteren Einfassung mit Blei beschwert, während oben Korkplatten oder Glaskugeln das Netz offen halten.

Die wichtigste Verbesserung der Fischereigeräte brachte aber die Einführung des Baum-Grundschnepnetzes, die durch den Engländer Cowley im Jahre 1822 in Ostende erfolgte, nachdem das Gerät in England schon seit längerer Zeit von den Fischern von Brixham verwendet wurde. Es war eine Vervollkommnung des Grundschnepnetzes, das schon seit langem in der französischen Provinz Poitou und in der Bretagne benutzt wurde. Jetzt wird damit der Fang von Fischen noch von Blankenberghe, Heyst und Zeebrugge aus betrieben. In Ostende gebrauchen es nur noch die Garnelenfischer.

Eine weitere Verbesserung des Baumnetzes ist das Schernetz, das die Fischdampfer und die Motorkutter verwenden. Die Scherbretter bestehen aus Holz. Sie halten das Schernetz offen infolge ihres seitlichen Ausweichens, das durch das fahrende Schiff und den Wasserdruck herbeigeführt wird. Die Abmessungen der Bretter richten sich nach der Maschinenkraft des Fischerfahrzeuges.

Alle Anstrengungen sind in den letzten Jahren gemacht worden, um das Fangvermögen des Schernetzes zu erhöhen. Man hat das auch erreicht, indem man die Öffnung des Netzes dadurch vergrößert hat, daß, um das Kopftau höher zu heben, an diesem entweder Korkplatten oder Kugeln aus Glas oder Metall angebracht wurden, oder indem man das von dem deutschen Fischdampfer-Kapitän Joh. von Eitzen erfundene Verfahren anwandte, das darin besteht, daß in der Mitte des

Namen, Mengen und Werte der im Jahre 1930 in der Auktion
des Fischmarktes von Ostende verkauften Fischarten.

Französischer Name	Flämischer Name	Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Gewicht in kg	Wert in Belg. Fr. ¹⁾
Raie	Rog	Stachelroche	<i>Raja clavata</i> L.	1 501 330	4 458 230
Flotte	Schate	Glattroche	<i>Raja batis</i> L.	180 677	424 280
Raie Radiée	Keelrog	Sternroche	<i>Raja radiata</i> Donovan	144 737	555 126
Esturgeon	Steur	Stör	<i>Acipenser sturio</i> L.	3 735	80 365
Hareng	Haring	Hering	<i>Clupea harengus</i> L.	12 291 225	19 463 058
Esprot	Sprot	Sprott	<i>Clupea sprattus</i> L.	4 250 625	6 591 425
Sebastes	Roodepoon	Rotbarsch	<i>Sebastes norvegicus</i> (Ascan)	387 552	882 037
Congre	Konger	Meeraal	<i>Conger vulgaris</i> Cuv.	47 644	255 790
Bar	Zeebars	Meerbarsch	<i>Labrax lupus</i> Cuv.	15 769	47 275
Emissole	Zandhaai	Glathai	<i>Mustelus vulgaris</i> Müll.-Hentle	270 463	525 869
Roussette	Zeehond	Katzenhai	<i>Scyllium canicula</i> (L.)	134 415	264 114
Maquerau	Makreel	Makrele	<i>Scomber scomber</i> L.	118 277	381 553
Maquerau Batard	Poer	Bastard-Makrele	<i>Caranx trachurus</i> (L.)	43 017	38 172
Dorée	Zonnevisch	Sonnenfisch	<i>Zeus faber</i> L.	29 510	157 642
Grondin	Knorhaan	Grau. Knurrhahn	<i>Trigla gurnardus</i> (L.)	834 315	1 033 087
Rouget	Roobaard	Roter Knurrhahn	<i>Trigla hirundo</i> Bloch.	46 855	274 270
Grondin Rouge	Engelsche Soldaat	Petermann	<i>Trigla pini</i> Bl.	115 077	331 860
Vive	Peterman	Petermännchen	<i>Trachinus draco</i> L.	258 931	1 788 678
Loup de Mer	Zeewolf	Katfisch	<i>Anarrhichas lupus</i> L.	7 841	16 750
Lingue	Ling	Leng	<i>Lota molva</i> (L.)	91 237	348 106
Baudroie	Zeeduivel	Seeteufel	<i>Lophius piscatorius</i> L.	95 486	775 885
	Roggevreter				
Eglefin	Schelvisch	Schellfisch	<i>Gadus aeglefinus</i> L.	705 080	1 949 347
Merlu I	Mooimeisje	Seehecht	<i>Merluccius vulgaris</i> Flem.	6 871	53 445
Merlu II	Mooimeisje	"	<i>Merluccius vulgaris</i> Flem.	24 531	145 587
Merlu III	Mooimeisje	"	<i>Merluccius vulgaris</i> Flem.	178 970	316 261
Cabillaud I	Kabeljauw	Kabeljau	<i>Gadus morrhua</i> L.	446 397	1 641 881
Cabillaud II	Kabeljauw	Kabeljau	<i>Gadus morrhua</i> L.	780 312	2 677 711
Cabillaud III	Kabeljauw	Kabeljau	<i>Gadus morrhua</i> L.	469 588	1 072 510
Lieu	Vlaswitting	Pollack	<i>Gadus pollachius</i> L.	110 811	454 918
Merlan	Witting	Wittling	<i>Gadus merlangus</i> L.	1 712 852	2 863 243
Colin	Koolvisch	Köhler	<i>Gadus virens</i> L.	479 558	1 309 145
Brosme	Lom	Brosme	<i>Brosmius brosme</i> (Asc.)	7 844	23 865
Tacaud	Steenpost	Franz. Dorsch	<i>Gadus luscus</i> L.	306 056	465 128
Barbue I	Griet	Glattbutt	<i>Rhombus laevis</i> Rondelet	39 210	568 483
Barbue II	Griet	Glattbutt	" " "	54 402	631 442
Barbue III	Griet	Glattbutt	" " "	51 294	446 207
Turbot I	Tarbot	Steinbutt	<i>Rhombus maximus</i> (L.)	65 489	1 384 013
Turbot II	Tarbot	"	<i>Rhombus maximus</i> (L.)	89 412	1 449 562
Turbot III	Tarbot	"	<i>Rhombus maximus</i> (L.)	75 351	949 719
Flétan	Hellebut	Heilbutt	<i>Hippoglossus vulgaris</i> Flem.	11 386	163 460
Plie I	Schol	Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i> L.	87 508	643 563
Plie II	"	"	<i>Pleuronectes platessa</i> L.	304 679	1 777 387
Plie III	"	"	<i>Pleuronectes platessa</i> L.	800 647	1 284 626
Limande	Schar	Scharbe	<i>Pleuronectes limanda</i> L.	139 406	624 986
Sole limande	Steenschol	Limande	<i>Pleuronectes microcephalus</i> Donovan.	130 808	1 046 431
" d'Ecosse	Schot. Schol	Rotzunge	<i>Pleuronectes cynoglossus</i> L.	224 833	1 128 245
" I	Tong	Seezunge	<i>Solea vulgaris</i> Quensel	146 027	4 203 487
" II	"	"	" " "	184 327	6 180 564
" III	"	"	" " "	113 715	2 992 811
" IV	"	"	" " "	7 885	165 433
Autres Espèces	Andere	Andere Arten		314 719	1 350 858
Crabe (Tourteau)	Soorten				
	Zeekrab	Taschenkrebse	<i>Cancer pagurus</i> L.	6 505	5 068
Homards	Kreeft	Hummer	<i>Homarus vulgaris</i> L.	2 735	80 653
Langoustines	Kreeftjes	Kaisergranat	<i>Nephrops norvegicus</i> L.	93 009	333 092
Encornets	Zaadsels	Tintenfisch	<i>Cephalopoda</i>	121 897	196 746

¹⁾ 1 Belg. Franc = 0,116 RM.

Kopftaus ein drittes Scherbrett im Format $1,20 \times 0,80$ m angebracht wird, welches wie ein Papierdrachen wirkt und dadurch das Kopftau höher hebt.

Bei dem französischen Vigneron-Dahl-Trawl, das aber in Wirklichkeit auf dem Prinzip der Scherzesse beruht, die seit langem von den deutschen Ostseefischern verwendet wird, befinden sich die Scherbretter an 60 bis 80 Faden langen Leinen vor dem Netz; das Gerät bestreicht dadurch eine drei- bis viermal so große Fläche, wie das gewöhnliche Schernetz, wodurch die Fangkraft vergrößert wird.

Jeder Fischdampferkapitän verändert je nach seiner persönlichen Auffassung das Schernetz und sein Zubehör mehr oder weniger.

Noch immer erfolgt die Fischerei rein erfahrungsmäßig; der Erfolg hängt in der Hauptsache von den Kenntnissen des Kapitäns ab. Es ist aber wahrscheinlich, daß in Zukunft die Fischerei sich mehr auf die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung stützen wird. Brauchbare Instrumente, die den Salzgehalt und die Temperatur des Wassers anzeigen, würden in dieser Beziehung sehr nützlich sein.

4. Die Fischarten.

Leider gibt es eine ins Einzelne gehende Statistik der Fänge belgischer Fischer nur für die in Ostende gelandeten Mengen. Es ist daher nur für die Ostender Landungen möglich, eine Übersicht über diejenigen Fischarten zu geben, aus denen sich diese Fänge zusammensetzen (siehe die Tabelle auf S. 30):

Die internationale Seefischereistatistik bringt Angaben darüber, wie die Fänge belgischer Seefischer sich im Jahre 1929 auf Dampfer, gedeckte Motorkutter und gedeckte Segelkutter verteilen:

	Fischdampfer kg	Gedeckte Motorkutter kg	Gedeckte Segelkutter kg
Hering	2 116 384	10 931 633	—
Sprott	—	3 266 927	—
Makrele	246 266	2 205	—
Bastard-Makrele	75 575	25 883	—
Kabeljau	2 430 801	109 246	654
Schellfisch	1 113 294	15 050	—
Wittling	662 040	1 346 994	46 570
Köhler	529 980	275	—
Seehecht	220 725	8 645	2 000
Lengfisch	112 016	2 021	—
Lumb	16 280	—	—
Scholle	184 024	1 997 111	75 297
Limande	69 793	10 294	125
Kliesche	35 097	171 293	2 004
Seezunge	159 743	380 001	14 201
Steinbutt	46 871	202 176	1 758
Glattbutt	20 175	130 022	1 571
Heilbutt	27 028	290	—
Rotbarsch	380 810	—	—
Seeteufel	72 701	9 064	—
Gr. Knurrhahn	239 326	493 307	19 470
Rochen	880 496	1 025 797	28 845
Haifisch	43 325	101 735	2 038
Meeraal	20 822	5 508	98
Verschiedene Fische	853 734	1 011 780	9 624
Insgesamt	10 557 306	21 247 259	204 255

5. Der Absatz der Fänge.

Die in den belgischen Fischereihäfen gelandeten Seefische verteilten sich im Jahre 1930 auf die einzelnen Plätze wie folgt:

	Menge kg	Wert Frcs. ¹⁾
Ostende	28 909 937	78 351 409
Zeebrugge	3 697 125	10 040 370
Blankenberghe	488 153	2 103 261
Nieuport	801 202	2 139 519
zusammen	33 896 417 kg	92 634 559 Frcs.
1930 in fremden Häfen gelandet	4 502 491 kg	9 818 147 Frcs.
Gesamtproduktion der belgischen Seefischerei	38 398 908 kg	102 452 706 Frcs.

In diesen Zahlen sind die Fänge der belgischen Garnelenfischer nicht enthalten, die zwar bedeutend sind, die aber bisher von der Statistik nicht erfaßt werden. Sie werden, wie schon erwähnt, von uns auf etwa 3 Millionen Kilogramm im Werte von 10 Millionen Frcs. geschätzt.

Die *Einfuhr* von frischen Fischen betrug im Jahre 1930 17 400 300 kg im Werte von 64 065 000 Frcs., die in der Hauptsache aus Holland kamen. Außerdem wurden an Salzheringen, Fischkonserven, Hummern und Langusten, Mießmuscheln und Austern 42 659 700 kg im Werte von 72 721 000 Frcs. eingeführt.

Die *Ausfuhr* betrug 16 545 400 kg im Werte von 46 622 000 Frcs. Die wichtigsten Absatzgebiete sind Deutschland, Frankreich, Holland, Schweiz. Fast die ganze Produktion an Hering und Sprott wird nach Deutschland verkauft; ein Teil davon kommt in der Form von Konserven zurück. Frankreich kauft hauptsächlich die teuren Fische wie Seezunge, Steinbutt, Petermann (*Trigla hirundo*). Elsaß-Lothringen, das vor dem Kriege das Hauptabsatzgebiet des Fischmarktes von Ostende war, ist heute infolge der Einfuhr-Erschwerungen nur noch von geringer Bedeutung für uns.

6. Neuere Maßnahmen zur Förderung der Seefischerei.

a) Der Bau des neuen Fischereihafens von Ostende.

Die belgischen Behörden haben in den letzten Jahren große Anstrengungen gemacht, um die Fischerei zu fördern. Der Bau eines neuen Fischereihafens östlich von der Einfahrt des Ostender Hafens (siehe Abb. 29)^{*}) ist am 7. März 1922 beschlossen. Er soll nicht weniger als 125 Millionen Frcs kosten. Die Arbeiten sind noch nicht ganz beendet. Der Plan umfaßt den Bau eines Beckens, das an der rechten Seite an eine Kielbank und in ein Ebbebassin für kleine Fahrzeuge führt, welches 300 m lang, 60 m breit und bei Niedrigwasser 1,50 m tief ist. Zur linken Seite des Kanals ermöglicht eine Schleuse von 16 m Breite die Einfahrt in ein Flutbassin für Fischdampfer und Motorkutter von 400 m Länge und 125 m Breite. Das Becken hat eine Wasseroberfläche von 3 Hektar und eine Tiefe von 5 m unter Null. Das Projekt sieht die Verlängerung des Flutbassins vor. Wenn diese ausgeführt wird, bietet es für die Entladung der Fischerfahrzeuge einen Kai von 800 m Länge und für Reparaturen ein Slip von 133 m Länge.

Die Auktionshalle wird zu ebener Erde zwischen dem Flutbassin und dem Ebbebassin in einer Länge von 366 m erbaut. Sie enthält 112 Packräume, von denen 35 große sind; diese sind 7 m breit und 18 m tief und haben über dem Erd-

¹⁾ 1 Belg. Franc = 0,116 RM.

^{*}) Auf dem Lageplan ist eine Brücke über den Hafenkanal eingetragen, die ursprünglich projektiert, aber nicht zur Ausführung gekommen ist.

geschoß noch ein Stockwerk. Hinter den Packräumen liegen zwei Eisenbahngleise. Alles ist so angeordnet, daß sämtliche Arbeitsvorgänge des Einkaufs, des Verkaufs und des Versandes sich zweckmäßig und mit geringstem Zeitverlust abspielen (siehe Abb. 30 auf Tafel IX).

Ein besonderer Raum ist vorgesehen für den Verkauf von Hering und Sprott, die nach Proben verkauft werden. Die Kaufgebote werden auf einem großen Zifferblatt angezeigt, dessen Zeiger von Ziffer zu Ziffer weiterrücken, bis ein Käufer den Preis konvenierend findet. Dann braucht er auf seinem Platz nur auf einen Knopf zu drücken, damit seine Nummer neben dem Preis auf dem Zifferblatt erscheint.

Die belgische Regierung hat in Aussicht genommen, später auch Verbesserungen der Fischereihäfen von Zeebrugge, Blankenberghe und Nieuport vorzunehmen.

Die neuzeitlichen Einrichtungen des Fischereihafens von Ostende werden sicherlich einen Faktor ersten Ranges für die Weiterentwicklung der belgischen Seefischerei bilden. Wir hoffen und wünschen, daß der neue Fischereihafen dem belgischen Fischereigewerbe einen neuen Aufschwung geben möge.

b) Andere Maßnahmen.

Die Regierung hat die Seefischer vom Militärdienst befreit. Ein im Jahre 1929 erlassenes Gesetz regelt die Entschädigungen, die dem Seefischer und seinen Angehörigen im Falle einer Beschädigung oder im Todesfall auf See zustehen. In Vorbereitung ist ein Gesetz, nach dem den Fischern ein besonderes Ruhegehalt be-



Abb. 28. Institut Gottschalck, Altersheim für Fischer in Ostende. Antony phot.

willigt werden soll. Ein anderes Gesetz verpflichtet die Seefischer, auf allen Motorfahrzeugen Lehrlinge einzustellen. Ferner fördert die Regierung eine intensive Propaganda für die Ausbreitung des Fischverbrauchs. Schließlich hat man eine Marineschule eingerichtet, in der das für den Staatsdienst erforderliche Personal ausgebildet werden soll, das man bisher der Fischerflotte entzogen hat.

Dank privater Initiative finden die alten Seefischer im Institut Gottschalck ein ausgezeichnetes Versorgungsheim für ihre alten Tage. (Siehe Abb. 28.)

Sie genießen dort große Freiheit; unter gewissen Bedingungen erhalten auch ihre Familien dort Unterkunft.

Der einzige Schatten in diesem Bild ist der Mangel an ausgebildeten Fischern. Ihre Zahl vergrößert sich nicht. Und zwar handelt es sich nicht um das Personal der offenen Fahrzeuge, die meistens Garnelenfischer sind, sondern um die Besatzung der gedeckten Fahrzeuge. Im Jahre 1926 umfaßte ihre Zahl 1889 Mann, während es 1930 an der ganzen Küste 1885 waren. In dem Maße, in dem der Wohlstand der Küstenbewohner zunimmt, hat der Beruf des Seefischers trotz aller fördernden Maßregeln wenig Anziehungskraft, nicht einmal auf die Söhne der Fischer. Man wird gezwungen sein, um genügend Personal zu erhalten, die Gewinnung des Fischer-Nachwuchses im Inneren des Landes anzustreben. Das ist das gleiche System, das man in Deutschland und England zur Zeit der Gründung der großen Fischmärkte von Geestemünde und Grimsby angewendet hat.

7. Gesetze und Verordnungen.

Schon seit mehr als 100 Jahren hat man sich bemüht, die Seefischerei durch geeignete gesetzgeberische Maßnahmen zu fördern, von denen die wichtigsten hier erwähnt werden sollen.

Bereits 1818 wird ein Gesetz über die Ausübung der „Großen Fischerei“ erlassen; 1820 erfolgt eine Verordnung, um die Unzuträglichkeiten abzustellen, die sich in der Küstenfischerei aus der Verwendung engmaschiger Netze ergeben hatte. 1842 kommt ein Gesetz heraus, das die Ausübung der nationalen Fischerei regelt, 1868 ein Gesetz, das sich mit dem Vertrag beschäftigt, der zwischen Belgien und Frankreich abgeschlossen war wegen der Entschädigungen, die den Bergern von Netzen der Fischer beider Länder gezahlt werden sollten. 1884 folgt ein ähnliches Gesetz, das diese Materie den Niederlanden gegenüber regelt. Im gleichen Jahre erläßt Belgien ein Gesetz, um die Bestimmungen des internationalen Nordseefischerei-Vertrages, 1888, um diejenigen des internationalen Vertrages über den Branntweinhandel der Fischer durchführen zu können. 1891 folgt ein Gesetz über die Seefischerei innerhalb der Territorialgewässer, noch im gleichen Jahre eine solches, das einen Staatsvertrag zum Gegenstand hat, um Streitigkeiten zwischen belgischen und britischen Fischern, die sich außerhalb der Küstengewässer ereignen, auszugleichen. 1892 kommt ein Gesetz, das die Zerstörung der Fischbrut und der Jungfische durch die belgischen Fischer verhindern soll. Im gleichen Jahre wird ein Ausschuß für Meereswirtschaft, eine Seefischereikommission, 1901 ein Ausschuß für Muschelkultur eingesetzt.

Die wichtigste Maßnahme zur Förderung der belgischen Seefischerei aber wurde erst nach dem Kriege getroffen.

Durch die Verordnung vom 7. Oktober 1927 wurde ein Fischerei-Amt errichtet, dem folgende Befugnisse übertragen wurden:

1. Unterricht: Verwaltung der den Fischereischulen zu gewährenden Beihilfen, Überwachung der Fischereischulen an der Küste, Durchführung von Maßnahmen zur Förderung des Fischer-Ersatzes; Einrichtung von Unterrichtskursen für Erwachsene zur Vorbereitung auf die Prüfung als Kapitän; Einrichtung von Kursen zur Weiterbildung von Lehrern an den Fischereischulen.

2. Wissenschaftliche Meeresuntersuchungen; Internationale Meeresforschung; Zusammenarbeit mit den naturhistorischen Museen, den Aquarien und den von den Landesuniversitäten abhängigen Forschungsinstituten.

3. Fischerei-Gesetzgebung; internationale Verträge und aus diesen sich ergebende Verordnungen; Anwendung dieser Verordnungen.

4. Maßnahmen zum Schutze und zur Förderung der Führer von Fischerfahrzeugen, der Mannschaften und der Lehrlinge; soziale Gesetze; Ruhegehälter; Versicherung der Fahrzeuge; Fischereikredite; Fischereivereine; Beihilfen.

5. Vertretung der Interessen der Fischerei, Fischereiaufsicht in der Nordsee; Verwertung der Fischereiprodukte; Gewinnung neuer Absatzgebiete.

6. Beratende Organe: Rechtsbeistand, technische und wissenschaftliche Beratung; Seefischerei-Kommission, Ausschüsse für Muschelkultur und Meereswirtschaft.

7. Beteiligung an nationalen und internationalen Kongressen; Beziehungen zur Kolonie und zum auswärtigen Dienst; Bibliothek; Veröffentlichungen.

8. Statistik.

Nach Artikel 3 der Verordnung ist das Fischerei-Amt verwaltungsmäßig angeschlossen an die Behörde für den Mittelstand, deren Beamte und Vertreter vom Ministerium berufen werden können, um sich an den Arbeiten des Fischerei-Amts zu beteiligen.

Das Ministerium kann auch besondere Delegierte für zeitlich begrenzte, besondere Aufgaben berufen, die unabhängig von den Beamten und Angestellten der Zentralverwaltung arbeiten.

Durch die Verordnung vom 23. September 1928 wurde beim Fischerei-Amt ein besonderer juristischer, technischer und wissenschaftlicher Rat eingesetzt, ferner ein Ober-Fischerei-Rat. Am 3. Mai 1929 wurden Mindestmaße für gewisse Arten von Seefischen eingeführt, und durch das Gesetz vom 30. Juni 1930 wird versucht, den Mannschaftersatz für die Seefischerei zu fördern.

Durch das Gesetz vom 30. Dezember 1929 wird die Frage des Schadenersatzes für Arbeitsunfälle der Fischer geregelt.

Das Gesetz vom 30. Juni 1930 verpflichtet die Eigentümer von Fischerfahrzeugen mit mehr als drei Mann Besatzung, einen Schiffsjungen oder einen Lehrling einzustellen.

Man darf hoffen, daß diese neueren Maßnahmen zur Förderung der belgischen Seefischerei den gewünschten Erfolg haben werden.

8. Fischereiverwaltung.

Die belgische Seefischerei untersteht der Marineverwaltung, die eine Abteilung des Verkehrsministeriums ist.

Mehrere beratende Kommissionen unterstützen die Marine-Abteilung in der Verwaltung der Fischerei. Der Höhere Fischereirat, dessen Vorsitz der Minister selbst führt, studiert und empfiehlt die Maßnahmen, die ihm geeignet erscheinen, die Fischerei zu fördern. Der juristische, technische und wissenschaftliche Rat prüft alle Fragen, die unter seine Zuständigkeit fallen. Außerdem besteht noch ein Rat für Muschelkultur und Meereswirtschaft.

Die Bestrafung von Übertretungen der Gesetze und Verordnungen erfolgt durch die Beamten der Marineverwaltung.

Die Anmusterung der Besatzungen der Fischerfahrzeuge erfolgt durch die Anmusterungsrolle, welche die amtliche Urkunde darstellt, auf der der Beamte der Marineverwaltung die Zusammensetzung der Besatzung, die Veränderung und die Heuerbedingungen vermerkt. Die Anmusterung erfolgt auf sechs Monate und läuft bis Ostern oder bis Oktober. Der Reeder hat die Möglichkeit, den Kapitän und die Besatzung vor diesen Terminen zu entlassen, ohne ihnen eine Entschädigung zu bezahlen.

Jedes Fischerfahrzeug darf erst dann in See gehen, wenn es eine Bescheinigung erhalten hat, die, für ein Jahr gültig, vom Inspektor der Marineverwaltung ausgestellt wird und in der bestätigt wird, daß das Fahrzeug sich in gutem seefähigem Zustand befindet und daß es mit allen Einrichtungen und Geräten versehen ist, die von den Behörden vorgeschrieben sind.

Alle Unfälle und Beschädigungen der Fischerfahrzeuge werden durch das Seeamt untersucht.

Die Fischereiaufsicht außerhalb der Territorialgewässer ist geregelt durch die Haager Konvention vom 6. Mai 1882. Nach dieser Konvention genießen die Fischer eines Landes in einem Abstand von drei Seemeilen seewärts von der Niedrigwassergrenze das alleinige Recht der Fischerei längs der ganzen Küste ihres Landes.

Schließlich bleibt noch ein Wort zu sagen über den Verkauf der Fische. Dieser erfolgt durch die kommunalen Auktionen. Auf diesen erhebt z. B. die Stadtverwaltung von Ostende eine Auktionsabgabe von $2\frac{1}{4}\%$ vom Bruttoerlös aller verkauften Meeresprodukte. Ein Prozent dieser Abgabe wird an die Pensionskasse der Fischer abgeführt. Der Verkauf erfolgt durch Ausbieten von oben nach unten. Alle zum Verkauf gestellten Fische werden vorher durch amtliche Sachverständige auf ihren Zustand hin geprüft.

Literaturverzeichnis.

1. Anonyme, Dictionnaire de Marine. Amsterdam. Jean Covens & Corneille Mortier. 1736.
 2. Blanchard, Raoul, La Flandre. Etude Géologique de la Plaine Flamande. Publication de la Sté. Dunkerquoise pour l'avancement des sciences et des arts. 1906.
 3. Bly, Frans, Onze zeilvischsloepen. Uitgegeven door de koninklyke Vlaamsche Academie. Gent-Siffer 1902.
 4. Bouchery, Albert, La Pêche Maritime en Belgique. Ostende 1925.
 5. Bowens, Jacobus, Nauwkeurige Beschryving der oude en beroemde zeestad Oostende. Brugge 1792.
 6. De Brouwer, Emile, Rapport sur l'Exposition Internationale d'appareils de pêche d'Amsterdam en 1861. Ostende 1862.
 7. —, L'Exposition Internationale de pêche de Boulogne s/mer. Ostende 1868.
 8. Cloquet, Martial, Etude sur l'Industrie, le commerce, la marine et la pêche nationale en Belgique. Bruxelles 1842.
 9. Congrès International de la Pêche, Anvers 1907, Comptes rendus et mémoires. Ostende 1907.
 10. —, Costumen en de Usantien der Stede en port van Nieuport. Gendt 1774.
 11. —, Costumen ende Keuren der Stede van Oostende. Gendt 1774.
 12. Desmarrez, G., L'organisation du travail à Bruxelles au XV. siècle. Bruxelles 1904.
 13. De Zuttere, Charles, Enquête sur la pêche maritime en Belgique. 3 vol. Bruxelles 1909.
 14. Fris, Victor, Schets van den economischen toestand van Vlaanderen in het midden der XVe eeuw. Gent 1900.
 15. Gerard, P. A. F., Notice sur les relations politiques de la Belgique avec la Hollande. Bruxelles 1875.
 16. Gilliodts, Severen van, Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne. 2 vol. Bruges 1901.
 17. Gilson, G., Les poissons d'Ostende; paru dans „La Mer“, Collection du Touring Club de Belgique. Bruxelles 1922.
 18. Heins, Armand, Au pays des dunes; Avec notice historique par Victor Fris. Gand 1905.
 19. Jaarverslag der Commissie voor Zeevisshery — Jaargangen 1919 tot 1930. Brugge-Verbeke Loys.
 20. Jenkins, James Travis, The herring and the herring fisheries. London 1927.
 21. Koenen, H. F., Vroegere en latere Nederlandsche Handelspolitiek. Haarlem 1857.
 22. Mémoire de la Chambre de Commerce d'Ostende sur la Pêche Maritime. Ostende 1836.
 23. Orban de Xivry, Etude sur la grande pêche nationale. Liège 1890.
 24. Pirenne, H., Histoire de Belgique. 6 vol. Bruxelles 1926.
 25. Rapport Général de la Chambre de Commerce d'Ostende. Ostende 1865.
 26. Vlietinck, S., Oud Oostende. Oostende 1888.
 27. Vlietinck, E., De Geschiedenis van de Kust — In steden en Landschappen. Antwerpen 1928.
-

Sachregister.

Abfallverwertung	25	Genossenschaft für Ausbesserungen und Schiffsbedarf	25
Absatzgebiete	32	Grevelingen als Heringshafen	2
Altersheim f. Fischer (Institut Gottschalck)	33	Hering, Fang von abgelaichtem	19, 20
Angeln	26	„ „ „Kaaken“ des	3, 4
Ankerhamen oder Ankerkuil siehe stroopnet	29	„ „ „Salz für	5
Anlandungen von Fischen nach Häfen	32	Heringsfischerei, Blüte der holländischen	6
Auktionshalle in Ostende	32	Heyst	14, 16, 20, 26, 28
Auktionsverkäufe	9, 36	hokker	7
Ausfuhr von Fischen	32	Islandfischerei	9, 10, 22
Badeleben, Einfluß des	15	„Ibis“-Unternehmen	17
Baumschleppnetz, Einführung des	11	Jenkins, J. T.	2
Bergues	7	Jungfische, Schutz für	6
Beug (= große Langleine)	27	Kabeljaufischerei auf dem Dogger u. an d. jütischen Küste (s. auch Island)	6, 10, 12
Beukels, Gillis, und das Kaaken der Heringe	3	„Keure“ oder Freibrief der Städte	2
Blankenberghe	14, 15, 16, 23, 26, 27, 28, 32	„Kogge“	2, 20, 21
Boote, offene und halbgedeckte	25	„Kordeel“geld oder Kabret	24
Brand oder Markierung der Heringsfässer	5, 12	Kredite, Fischerei-	23
Brügge	3, 4	La Panne	14, 16, 17, 26, 28
buigen	4, 22	Langleinen	27
Bünn in Schaluppen	22	Löhne, s. Fischerei-Verordnungen.	
Cäsar, Julius	1	Mannschaftsmangel	25, 34
„clinca“	2	Marineschule	33
Convoi-Schiffe	5, 7	Motoren, deutsche	23
Coxyde	17, 28	Motorfahrzeuge	18, 19, 20, 22, 23, 25
Dünkirchen	7, 21	Namen der Fische	30
Einfuhr von Fischen	32	Netzarten	15, 27
Eisfabriken in Ostende	24	Nieuport a. d. Yser, Wiege der Seefischerei in Flandern 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 14, 16, 21, 26, 28, 32	
v. Eitzen, Joh., Kapitän	29	„Oostendsche Rederij“	18, 23
Fahrzeuge	20	Ostende 3, 4, 6, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 17, 20, 23, 26 28, 32	
Fangausbeuten	19, 20	„Osterlings“ = Leute aus d. Osten	3
Fanggeräte	26	Ostduinkerke	17, 26
Fanggründe der Fischdampfer	20	Plinius	1
„ „ in der Nordsee	19	Prämien	9, 12, 14, 17
Fangstatistik	30, 31	Salz für Heringe	5
Fischanfuhren in Ostende	30	Sandeshoved a. d. Yser	2
Fischdampfer	15, 24, 25	Schaluppe	21, 22, 23
Fischereiämt u. dessen Befugnisse	34, 35	scheinet oder Cingel	27, 28
Fischereigeräte	26	Scherbrett, drittes	30
Fischereihafen, neuer v. Ostende	32	Schernetz	29
Fischereischulen	17	Scherzeese, s. Vigneron—Dahl—Trawl	31
Fischerei-Verordnungen und -Regelungen 23, 24, 33, 34, 35		Schiebehamen	28, 29
Fischer, Zahl der	16	Schleppnetz oder Grundsleppnetz	29
Fischerflotte, Bestand der	13, 16, 18, 26	„schuut“ = scuta	2
„ „ „Entwicklung der	25		
Fischerorte am Ende d. 13. Jahrhunderts	3		
Fischsorten	31		
Fischverbrauch, Ausbreitung des	33		
Fischverkauf	25, 36		
Frischfischfang	14, 17, 21		
Garnelenfischerei	16, 19, 22, 28, 32		

Seefischereirat	17	Versicherungsgesellschaft a. Gegenseitigkeit	24
Seeräuber, Korsaren	5, 6, 7	Verwaltung der Fischerei	35
Segelfahrzeuge, alte	20	Vigneron — Dahl — Trawl	31
Segelfischerei, Niedergang der	15, 18, 25	Wal	3, 4, 8
seinwant s. scheint	28	Want = Langleinen	27
Sprottenfang mit stroopnet	16, 19, 29	Weltkrieg, Einfluß des	17
staakvleet s. scheint	28	Yarmouth	3
St. Eloi	1	Zeebrügge	26, 32
stelnet	28	Zölle, Einfuhrverbote	9, 10, 11, 12
stoknet s. scheint	28	Zugnetz oder senne	28
stroopnet = Ankerhamen	29		
Treibnetze	27		



H. Lübbert phot.

Abb. 4. Offene Garnelen-Fischerboote in Ostende (1911).



H. Lübbert phot.

Abb. 5. Gedeckte Garnelenfischer-Fahrzeuge in Ostende (1911).



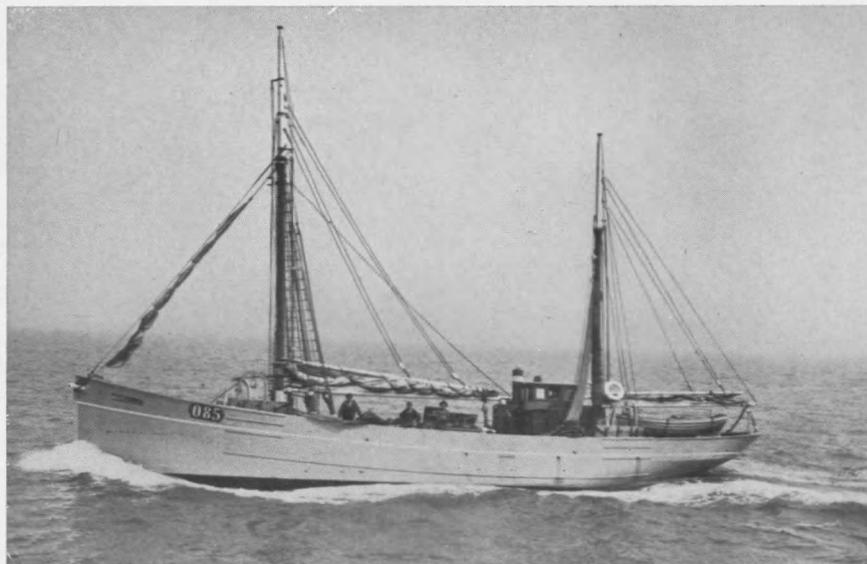
Ern. Thill phot.

Abb. 7. Schaluppen im Hafen von Blankenberghe.



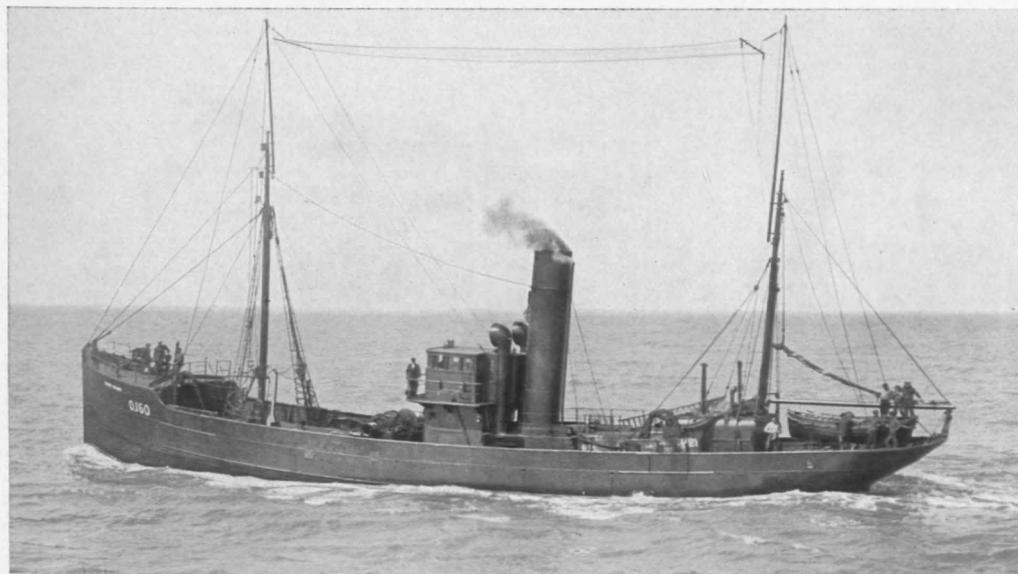
H. Lübbert phot.

Abb. 8. Schulschiff der „Ibis“, Schule für Fischerwaisen (1911).



Antony phot.

Abb. 14. Moderner Motorkutter von Ostende.



Antony phot.

Abb. 15. Moderner Fischdampfer der Oostendsche Reederij, Ostende.



Abb. 16. Der Steert kommt an Deck.



Abb. 17. Barents-Meer-Fang an Deck eines Ostender Fischdampfers.



Abb. 20. Garnelenfischer von Coxyde beim Fang.



Abb. 21. Fanggerät eines Garnelenfischers von Coxyde.



Abb. 24. Entladung eines Fischdampfers in Ostende.

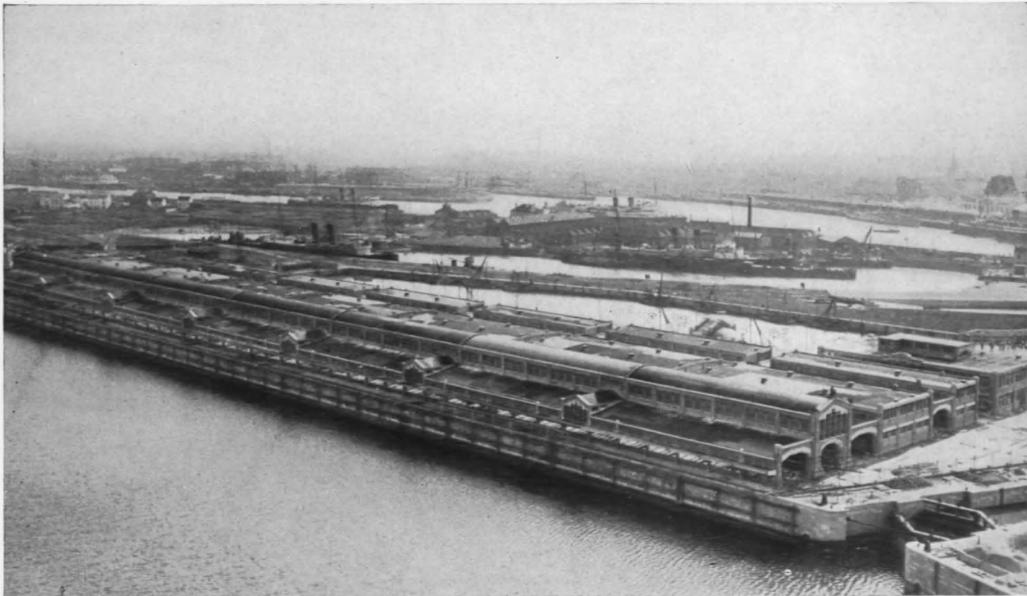


Abb. 25. Islandfang am Fischmarkt von Ostende.



Antony phot.

Abb. 26. Heringsfänge am Kai von Ostende.



Antony phot.

Abb. 27. Die neue Fischauktionshalle in Ostende.

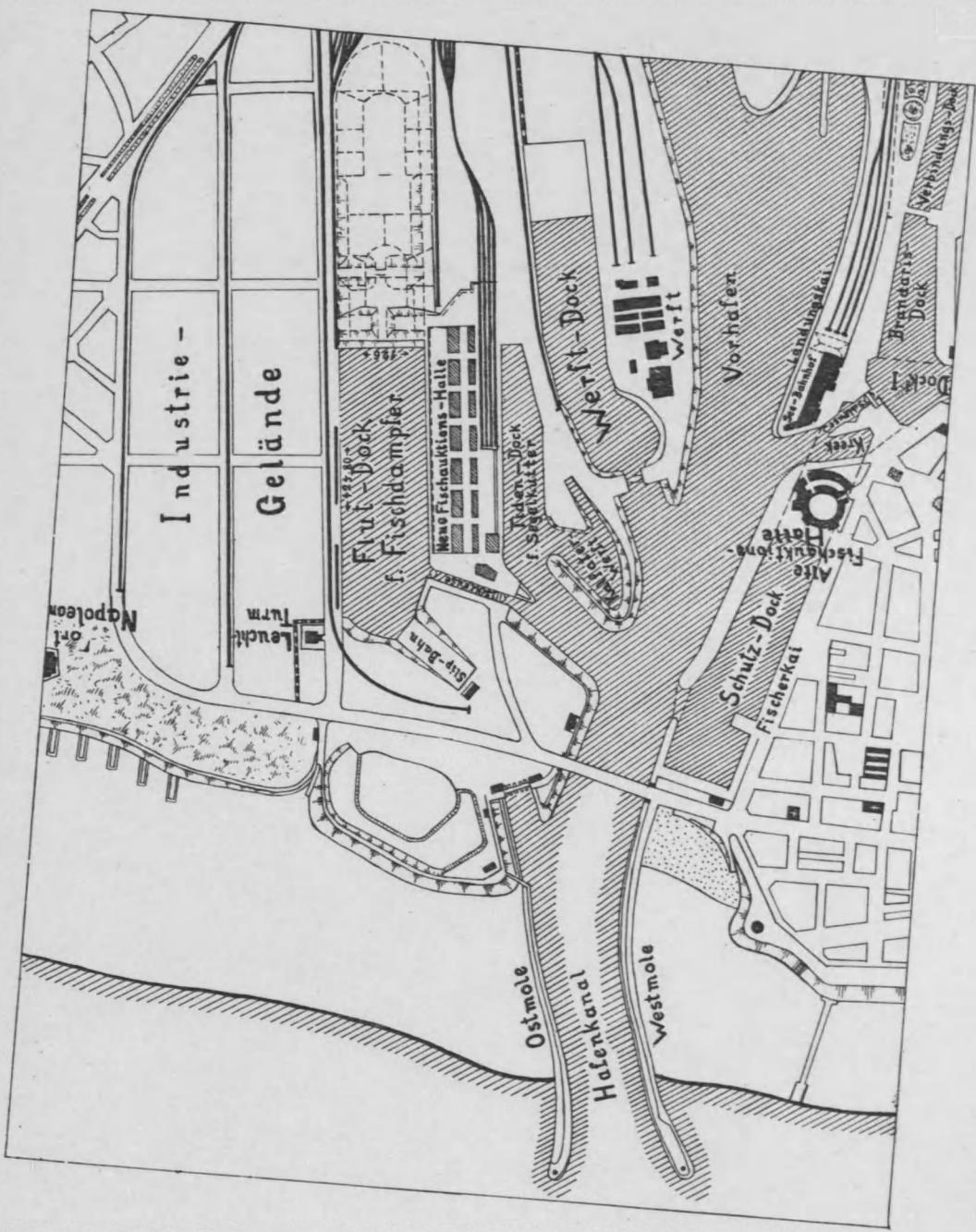
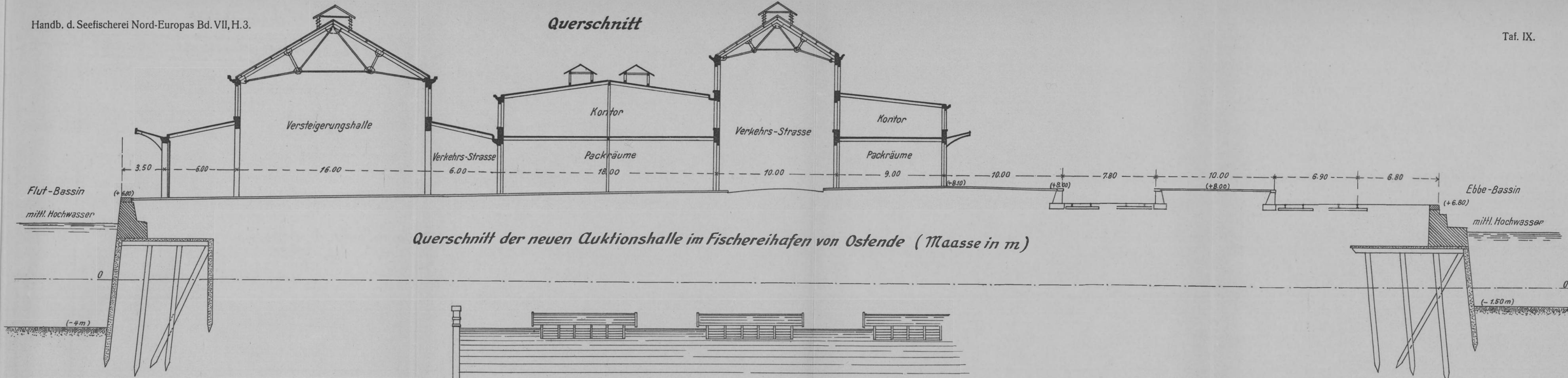
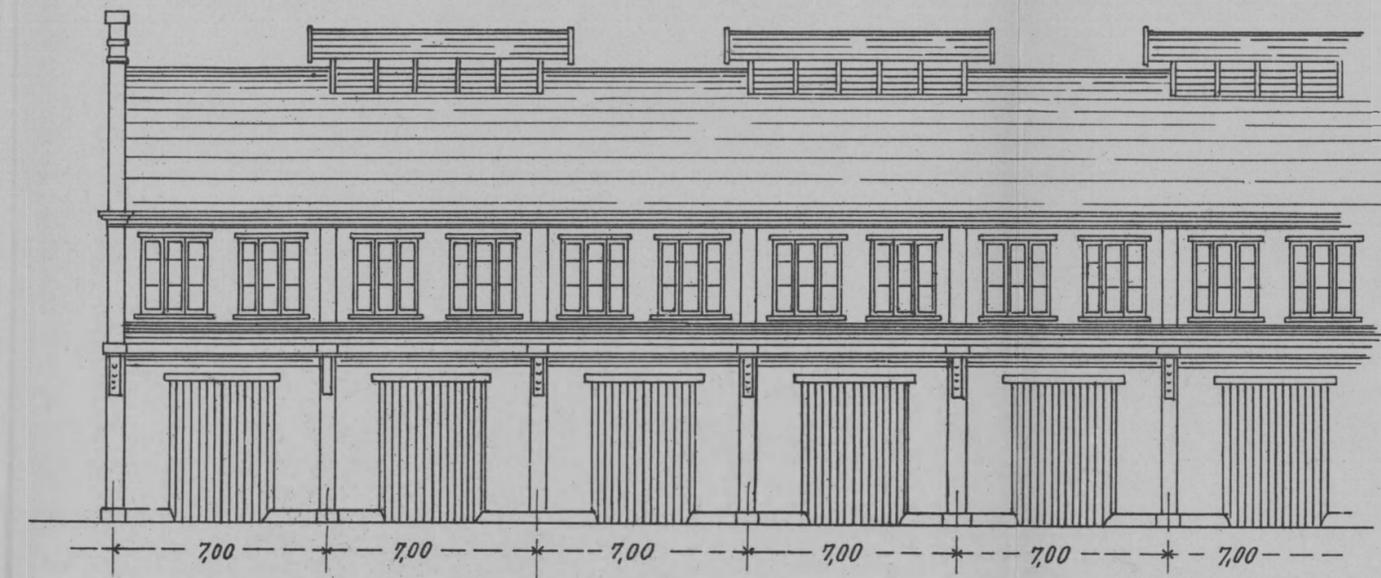


Abb. 29. Lageplan des Hafens von Ostende.

Querschnitt



Querschnitt der neuen Auktionshalle im Fischereihafen von Ostende (Maasse in m)



Vorderansicht der Auktionshalle am Flutbassin

Abb. 30.

E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung (Erwin Nägele), G. m. b. H., Stuttgart

VII. Band

**DIE SEEFISCHEREIEN VON FRANKREICH, NIEDERLANDE,
BELGIEN, ISLAND**

- | | |
|--|---|
| Heft 1. Die französische Seefischerei. | Direktor Dr. Ed. le Danois, Paris. |
| • 2. Die niederländische Seefischerei. | Direktor Dr. J. J. Tesch, Haag,
J. de Veen, Haag. |
| • 3. Die belgische Seefischerei. | Dir. L. Verbrugge, Ostende. |
| • 4. Die isländische Seefischerei. | Wiss. Fischerei-Konsulent Dr.
Bjarni Saemundsson, Reykjavik. |
| • 5. Austern- und Muschelkultur. | Dr. B. Havinga, Amsterdam. |

VIII. Band

**DIE SEEFISCHEREIEN VON NORWEGEN, DÄNEMARK, SCHWEDEN,
FINNLAND, RUSSLAND, ESTLAND, LETTLAND, DANZIG UND POLEN**

- | | |
|---|---|
| Heft 1. Die norwegische Seefischerei. | } Fischereikonsulent Oscar Sund, Bergen.
Fischereikonsulent Thor Iversen, Bergen.
Direktor Sigurd Risting, Sandefjord.
Fischereidirektor F. V. Mortensen,
Kopenhagen.
cand. mag. A. C. Strubberg,
Kopenhagen.
Ministerialdirektor Dr. K. A. Andersson,
Stockholm.
Dr. Chr. Hessle, Stockholm.
Prof. Dr. T. H. Jaervi, Helsingfors.
Prof. Dr. N. Knipowitsch, Leningrad.
Prof. Dr. G. Schneider, Stockholm.
Prof. Dr. A. Seligo, Danzig.
Prof. Dr. M. Siedlecki, Krakau. |
| • 2. Die dänische Seefischerei. | |
| • 3. Die schwedische Seefischerei | |
| • 4. Die finnländische Seefischerei. | |
| • 5. Die russische Seefischerei. | |
| • 6. Die Seefischerei von Estland und Lettland. | |
| • 7. Die Seefischerei von Danzig. | |
| • 8. Die polnische Seefischerei. | |

IX. Band

VERWERTUNG DER SEEFISCHEREIPRODUKTE

- | | |
|---|--|
| Heft 1. Fischhandel. | } Generalsekretär M. Stahmer, Altona.
W. Loftas, Manchester.
Dr. H. Lübbert, Hamburg.
Direktor Dr. W. Schlienz, Wesermünde.
Prof. Dr. L. Brühl, Berlin.
Dr. H. Metzner, Altona. |
| • 2. Fischindustrie. | |
| • 3. Bratfischhandel | |
| a) in Großbritannien, | |
| b) in Deutschland. | |
| • 4. Kaltlagerung von Fischen. | |
| • 5. Gewinnung und Verwertung von Tran, Fischmehl und anderen Abfallstoffen. | |
| • 6. Gewinnung und Verwertung der Haut, der Schuppen und sonstiger Hartgebilde. | |
| • 7. Technik der Fischindustrie. | |

X. Band

FÖRDERUNG DER SEEFISCHEREI

- | | |
|--|---|
| Heft 1. Fischereivereine und -Verbände. | } Prof. Dr. L. Brühl, Berlin.
Direktor Dr. H. C. Redeke, Helder.
H. M. Kyle, M. A., D. Sc., London.
Staatssekretär z. D. Dr. C. Heinrici, Berlin.
Oberfischmeister Dr. H. Heidrich, Altona.
Dr. H. Lübbert, Hamburg. |
| • 2. Fischerei-Forschungs-Institute. | |
| • 3. Zentralausschuß für die Internationale Meeresforschung. | |
| • 4. Internationale Seefischereistatistik. | |
| • 5. Internationales Fischereirecht. | |
| • 6. Versicherungswesen. | |
| • 7. Prämien und Darlehen. | |
| • 8. Seefischpropaganda. | |
| • 9. Wirtschaftliche Bedeutung der Seefischerei. | |

E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung (Erwin Nägele), G. m. b. H., Stuttgart

Im Erscheinen ist begriffen:

Handbuch der Binnenfischerei Mitteleuropas

mit Unterstützung zahlreicher Mitarbeiter
herausgegeben von

Dr. R. DEMOLL und **Dr. H. N. MAIER**

Geh. Reg.-Rat, o. ö. Professor Oberregierungsrat.

Das groß angelegte, reich illustrierte Werk erscheint in 6 Bänden.

Bis jetzt erschienen:

Band I vollständig. Mit 31 meist farbigen Tafeln u. 299 Figuren. Lex. 8°. 1924. (VI, 479 Seiten).
In Leinen gebunden Mk. 48.—.

Band V vollständig. Mit 3 Tafeln, 303 Figuren und 25 Text-Übersichten. Lex. 8°. 1926.
(VI, 551 Seiten). In Leinen gebunden Mk. 48.—

Ferner gelangten zur Ausgabe: Band III Lieferung 1—4 — Band IV Lieferung 1, 2 — Band VI
Lieferungen 1—3.

Weitere Lieferungen befinden sich im Druck.

Haupt-Inhaltsangabe:

Band I: A. Das Wasser und seine Bewohner. I. Das Wasser. II. Die Pflanzen. III. Die Tiere.
IV. Praktikum der Fischkrankheiten. — Band II: Die Fische. — Band III: Systematik und
Biologie. — Band IV: B. Fischereiwirtschaft. I. Geschichte der Binnenfischerei. II. Teich-
wirtschaft und künstliche Fischzucht. — Band V: Die Fischerei in den Flüssen, Seen und
Strandgewässern Mitteleuropas. — Band VI: Fischereischutz; Fischverwertung.
C. Fischereirecht und -Organisation. — Aquarienkunde.

Ausführliche Prospekte über das Handbuch der Binnenfischerei werden Interessenten gerne kostenlos
abgegeben.

PRAKTIKUM DER FISCHKRANKHEITEN

von

PROF. DR. M. PLEHN, MÜNCHEN.

(Aus Handbuch der Binnenfischerei Mitteleuropas I.)

Gr. 8°. 179 Seiten mit 21 farbigen Tafeln und 173 Textfiguren.

Preis in ganz Leinen gebunden Mark 27.—.