

Hochachtungsvoll  
überreicht vom Verfasser.

q. 649

3-

Sonderabdruck aus „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“ 1932.

Bd. XXXVIII, Nr. 6.

3251

R. Pöckner

Die Entwicklung der belgischen Seefischerei insbesondere der  
Motorkutterfischerei in den letzten Jahren und ihre jetzige Lage.

39670

Von

Dr. phil. Karl Laurinat, Berlin.

(Aus der fischereibiologischen Abteilung beim Deutschen Seefischerei-Verein, Berlin.)

Instituut voor Zeevisserijonderzoek  
Institut für Fischereiforschung  
Fishes Research Board  
6401 Eendracht-Duigen - Tel. 457 / 80 37 95

Im Heft Nr. 5 Band XXXXVIII dieser „Mitteilungen“ wird in einer Besprechung des Buches von L. Verbrugghe „Die belgische Seefischerei“ (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band VII, Heft 3) darauf hingewiesen, daß insbesondere die schnelle Vergrößerung der belgischen Hochsee-Motorkutterflotte und ihre offensichtlich ertragreiche Tätigkeit das Interesse des Deutschen Seefischerei-Vereins und auch anderer Kreise erweckt hat. Dem Verfasser dieses Aufsatzes wurde aus diesem Grunde Gelegenheit gegeben, durch ein Studium an Ort und Stelle die Verhältnisse näher zu erforschen. Im Folgenden sei in kurzen Zügen über die in Deutschland am meisten interessierenden Fragen berichtet. Einzelheiten sind aus der am Schluß zusammengefaßten Literatur, die auch für die Bearbeitung dieses Aufsatzes benutzt wurde, zu ersehen.

Tabelle Nr. 1. Die Fahrzeuge der belgischen Seefischerei.

	1925	1930	1931	1932
Fischdampfer . . . . .	51	36	36	31
Hochseefegler . . . . .	165	3	3	5
Gedekte Motorkutter . . . . .	185	401	379	446
Halbgedeckte und offene Boote .	195	150	113	102
Summe	596	590	531	584

Die vorstehende Tabelle gibt zunächst ein Bild über die Fahrzeuge der belgischen Seefischerei und zeigt vor allem, in welcher Weise innerhalb der letzten 7 Jahre ein Rückgang in der Zahl der Fischdampfer und eine gewaltige Zunahme in der Zahl der Motorkutter vor sich gegangen ist. Während im Jahre 1925 in Belgien noch 51 Fischdampfer liefen, sind zur Zeit nur 31 Fischdampfer vorhanden, von denen augenblicklich mehr als die Hälfte aufliegt. Im Gegensatz dazu hat die Zahl der gedeckten Motorkutter von 185 im Jahre 1925 auf 446 bis jetzt zugenommen. Insbesondere sind in den Jahren 1930 und 1931 die meisten Neubauten dieser Art Fahrzeuge zu verzeichnen.

Die Fischdampfer besitzen die gleichen Gebiete wie die deutschen und bringen ihre Anlandungen fast ausschließlich in Ostende an. Es ist vor allem der Mangel an Mannschaft gewesen, der an dem Rückgang der Fischdampferflotte schuld ist. Die belgischen Schiffsverkehrsbehörden rekrutierten ihren Personalbedarf für Hafen- und Lotsenschiffe und an Land durch Einziehung der besten Fischdampfermannschaft. Dazu kommt, daß die Leute das mehr familiäre Leben und die auch kürzeren Reisen und den besseren Verdienst auf Motorkuttern der Arbeit auf Fischdampfern vorziehen. Um dem Mannschaftsmangel abzuweichen, ist vor kurzem eine staatliche Schiffsverkehrsschule in Ostende eingerichtet worden, in der junge Menschen für den staatlichen See- und Hafendienst vorgebildet werden. Die Fischdampfer befinden sich im Besitz von 3 Reedereien, nämlich:

1. Soc. An. Pêcheries National Belges
2. Soc. An. Pêcheries à Vapeur
3. Ostendsche Reederij.

Die Dampfer, die größtenteils in den Jahren 1917—1923 in England gebaut sind, haben eine Größe von ca. 200—270, ein Teil nur von 95—97 Bruttoregistertonnen. Sie fischen ausschließlich mit dem Grundscheppnetz. Eine Treibnetzfisherei mit Loggern wird von Belgien nicht betrieben.

Von den insgesamt 446 gedeckten Motorfuttern sind in Ostende 339 und in Zeebrügge 43 beheimatet, der Rest verteilt sich auf die kleineren Häfen Blankenberge, Heryst, Nieuport usw.

Tabelle Nr. 2. Die Motorenstärke der belgischen Fischfutterflotte.

PS	Zahl der Fahrzeuge		% von der Gesamtflotte 1932	1932 gegen 1930	
	1930	1932		Zunahme um Stück	Zunahme um %
5/25	155	168	36,3	13	21,3
26/50	74	80	17,3	6	9,9
51/75	21	27	5,8	6	9,9
76/95	71	25	5,4	7	11,4
96/100		53	11,4		
101/125	9	12	2,6	3	4,9
126/150	30	35	7,6	5	8,2
151/175	3	4	0,9	1	1,6
176/200	24	41	8,9	17	28,0
201/225	—	—	—	—	—
226/250	12	15	3,2	3	4,9
300	1	1			
Ges.	401	462		61	

Die Tabelle Nr. 2 gibt ein Bild von der Zusammensetzung der Rutterflotte mit Bezug auf ihre Motorstärke und die Entwicklung in den letzten 3 Jahren. Daraus ist zu ersehen, daß vor allem 3 Ruttertypen vorherrschend sind und zwar 1. Fahrzeuge mit schwachem Motor von 5—50 PS, die insgesamt 53,6% der Flotte ausmachen, 2. Fahrzeuge mit einem Motor von ca. 100 PS, die 11,4% der Flotte, und schließlich 3. auch solche mit einem Motor von 176—200 PS, die 8,9% betragen. Sehr beachtenswert ist, daß Fahrzeuge mit dazwischen liegenden Motorstärken in der Zahl sehr gering sind, insbesondere Motore von 50—95 PS und von 101—175 PS. Betrachtet man die Zunahme der Flotte innerhalb der letzten Jahre in Bezug auf die Motorenstärke, so zeigt sich, daß auf insgesamt 61 neue Schiffe 21,3% mit 5/25 PS, 11,4% mit ca. 100 PS und 28% mit 176—200 PS Maschinenstärke entfallen, während der Rest dazwischen liegende Motorenstärken aufweist. Das zeigt recht deutlich, daß scheinbar 3 Kategorien von Fahrzeugen in Bezug auf Motorstärke besonders bevorzugt werden, und die Zahl von 28% zeigt noch besonders, daß es die großen Fahrzeuge mit einer Maschinenstärke von 176—200 PS sind, die in den

letzten Jahren der Entwicklung von belgischen Rutter-Schiffstypen die Richtung zeigen. Die Erklärung für die vorgenannte Erscheinung liegt darin, daß für die Küstentfischerei auf Krabben und Sprotten im allgemeinen kleine Fahrzeuge mit 5 - 25 PS-Motor Verwendung finden, größere Fahrzeuge mit höherer Maschinenstärke dagegen vor der Küste zu unwirtschaftlich arbeiten. Für die Hochseefischerei, die insbesondere auf der nördlichen Nordsee auf weiter entlegenen Fanggründen (vergl. später unten) stattfindet, haben sich nur Fahrzeuge mit relativ recht starkem Motor von 100 und mehr PS und für schnelle und lange Fangreisen insbesondere solche von 175 - 200 PS bewährt.

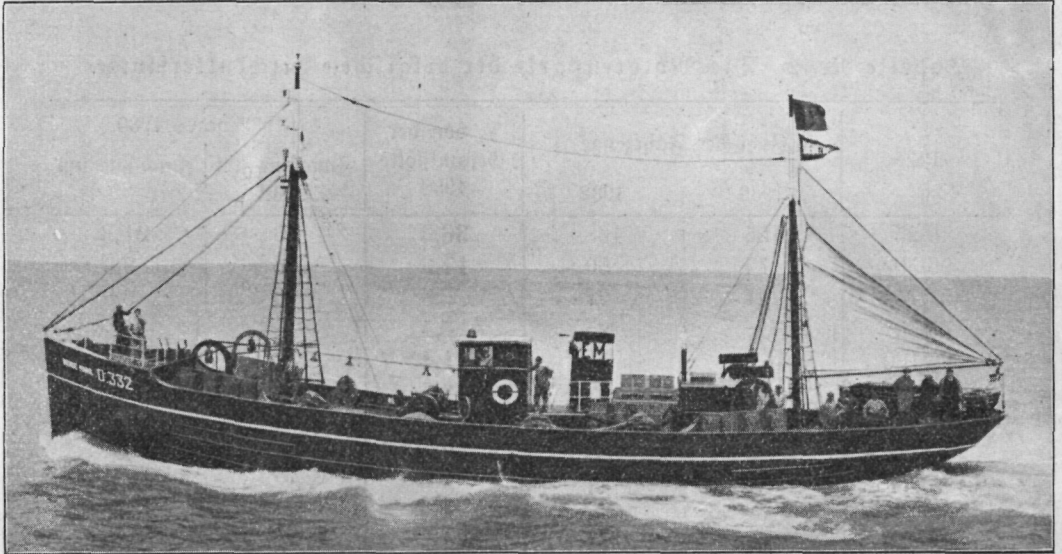


Abbildung 1. Motorfutter O. 332.

Tonnage:	Brutto: 111,84	Länge: 26 m	200 PS Deutz-Dieselmotor.
	Netto: 38,16	Breite: ca. 6 m	

Die Abbildung 1 zeigt den Fischkutter O 332 als Typ eines in Belgien wirtschaftlich gut arbeitenden Fahrzeuges. Das auf einer belgischen Werft im Jahre 1931 gebaute Schiff besitzt einen Deutz-Dieselmotor von 200 PS, eine Länge von 26 m, eine Breite von ca. 6 m und faßt 111,84 Bruttoregistertonnen. Es ist wie die meisten dieser Schiffe mit drahtloser Telefoniesende- und -empfangsanlage, die von einer belgischen Firma gegen eine monatliche Miete von ca. 700 Frs. zur Verfügung gestellt wird, ausgerüstet. Die belgischen Motorfutter besitzen zu ca. 85% deutsche Motoren, insbesondere (ca. 44%) Deutz-Dieselmotoren. Unter der fünfköpfigen Besatzung der größeren Fahrzeuge befindet sich ein Maschinist, der sich auf See und an Land in erster Linie um die Maschine kümmert und für sie verantwortlich ist. Die Motoren werden auf den belgischen Ruttern sehr sorgfältig und fachmännisch behandelt, sodaß Maschinenhavarien selten vorkommen. Die Schiffe besitzen einen Eisraum (Schiffe mit Bünns fahren nicht in Belgien), ein Mannschaftslogie mit abgeteilter Kabine für den Kapitän, ein Ruderhaus, den Maschinenraum und eine Neglast.

Jeder Kutter, der mehr als 3 Mann Besatzung führt, ist verpflichtet, einen Jungen an Bord zu nehmen, eine Maßnahme, die dazu dient, für den Nachwuchs in der Seefischerei zu sorgen. Die Besatzung selbst untersteht der Aufsicht durch die Schiffsverkehrsverwaltung. Kein Schiff darf ohne ihre Zustimmung die Besatzung vermehren, vermindern oder verändern. Die Boote sind fast ausschl. Eigentum des Kapitäns. Kapital zum Erwerb eines Bootes wird nur von privaten Institutionen gegeben, wie z. B. Schiffs-Hypothekenbanken oder privaten Kredit-Gesellschaften. Das aufgenommene Kapital wird durchschnittlich von den Fischern mit 6—8% verzinst und der Kredit läuft im Mittel auf 2½ Jahre. In Belgien wird die Kutterfischerei insofern durch den Staat finanziell unterstützt, als von diesen Zinsen unter Umständen dem Fischer 1—1½% zurückerstattet werden. Die wirtschaftliche Lage der Eigner großer Motorkutter ist durchaus gut und hat sich besonders in allerletzter Zeit noch gebessert. Soweit die Boote schon schuldenfrei sind, arbeiten sie mit einigem bis gutem Verdienst, während andernfalls die Rückzahlungen im allgemeinen regelmäßig geleistet werden können. Zwangsverkäufe oder Versteigerungen von Booten sind bisher höchst selten vorgekommen.

Die Küstenfischerei wird nur mit den kleineren Booten dicht vor der Küste durch Fang auf Sprotten, Krabben und kleine Mengen anderer Fischarten betrieben. Der Krabbenfang mit der Krabbenkurre ist recht beachtlich. Schätzungsweise werden jährlich 3 Millionen kg im Werte von ca. 10 Millionen Frs. gefangen. Auf Sprotten wird ausschl. mit dem sogenannten „Stroopnez“ gefischt. Dieses Fanggerät, das dem deutschen Ankerhamen entspricht, läßt sich vor der belgischen Küste infolge der starken Gezeitenströmungen — insbesondere um die Zeit der Spring- und Nipptide — besonders gut verwenden. Die Küstenfischerfahrzeuge fischen mit 3 Mann auf Anteil. Quantitativ und qualitativ gute Sprottenfänge geben den Küstenfishern bei allerdings zur Zeit sehr niedrigem Pfundpreis einen einigermaßen erträglichen Verdienst.

Die großen Hochseekutter betreiben in der Zeit von Januar bis März einen umfangreichen Fang auf laichenden und abgelaideten Hering mit dem Schleppnetz nahe der belgischen und französischen Küste. Diese Heringsfischerei, an der sich auch ein Teil der Fischdampfer beteiligt, bildet das Rückgrat für die große Kutterfischerei. Das Fanggebiet erstreckt sich von Ostende bis Kap Gris-Nez. In der Fangsaison 1929/30 wurden 11 000 282 kg im Werte von ca. 17 Millionen Frs., in der Fangsaison 1930/31 (sehr günstiges Fangjahr) 17 762 000 kg im Werte von 12 617 000 Frs. angebracht. Um diese Fischerei mit dem Schleppnetz ertragreich auszuüben, müssen die Fahrzeuge mit starkem Motor ausgerüstet sein. Außerhalb der vorgenannten Heringsfangzeit werden im allgemeinen recht weit entlegene Fanggebiete aufgesucht. Es wird gefischt je nach Jahreszeit: auf der White Bank vor Dänemark, östlich und westlich vor Schottland und vor allem auch im Moray Firth, im englischen Kanal, im Bristol-Kanal, in der Irischen See und vor der französischen und spanischen Küste. In der Anlandung ist auffallend die relativ große Menge von Rochen. Diese Fischart findet bekanntlich in Belgien einen bei weitem besseren Absatz als bei uns.

Aus den nachstehenden graphischen Schaubildern ist die prozentuale Zusammensetzung der von den Hochseekuttern in Ostende angelandeten Fänge und die dafür erzielten durchschnittlichen Auktionspreise je Kilogramm aus dem Jahre 1930 zu

ersehen. Zum Vergleich sind die von den deutschen Kuttern aus der Nordsee und dem Kattegat angelandeten Fänge in gleicher Weise zusammengestellt. Man ersieht, daß folgende Fischarten in den angelandeten Fängen der belgischen Fischer vorherrschen: Scholle, Wittling, Rochen, grauer Knurrhahn, Seezunge, Steinbutt, Kabeljau und Tarbutt.

Die von den großen Kuttern angebrachten Fänge werden in der kommunalen Auktionshalle in Ostende versteigert. Die Auktionsabgabe beträgt 2—3% vom Bruttoerlös, wovon 1% an die Pensionskasse der Fischer abgeführt wird. Der Verkauf erfolgt durch Ausbieten von oben nach unten.

**Belgien.** (In Ostende angelandet.)

Kabeljau (1,6%) 0,40 RM

Tarbutt (1,5%) 1,35 RM

Wittling (19,2%) 0,20 RM	Scholle 28,3 % 0,19 RM	Seezunge (5,4%) 3,88 RM	Steinbutt (2,9%) 1,99 RM	Gr. Knurrhahn (7,0%) 1,39 RM	Rochen (14,6 %) 0,35 RM.	Sonstige (19,5 %)
--------------------------------	------------------------------	-------------------------	--------------------------	---------------------------------	--------------------------------	----------------------

**Deutschland.** (Aus Nordsee und Kattegat.)

Tarbutt (0,77%)

Kabeljau (16,2 %) 0,40 RM	Scholle (66,1 %) 0,38 RM	Seezunge (4,4%) 3,06 RM	Steinbutt (2,02%) 1,94 RM	Sonstige 10,5%
---------------------------------	--------------------------------	-------------------------	---------------------------	-------------------

Abbildung 2. Die Fänge der Hochseemotorfütter und die durchschnittlich dafür erzielten Auktionspreise (pro kg) im Jahre 1930. (Ohne Sprott und Hering.)

Die Hauptabsatzgebiete für Belgien sind Frankreich, Deutschland und Holland, während im Lande selbst der Seefisch relativ wenig Absatz findet. Der Belgier ißt jährlich pro Kopf nur 4 kg (Deutschland 1931: 9,5 kg) und wenn man bedenkt, daß vor allem nur im flämischen Teil Belgiens Seefische gegessen werden, kann man nach Angaben von L. Verbrugghe in „La vulgarisation de la Consommation du Poisson“ den Seefischverbrauch im valonischen Teil wohl ohne großen Fehler auf 2 kg pro Kopf und Jahr veranschlagen. Dieser geringe Inlandsverbrauch wird auf eine zu geringe Propaganda und nicht genügend gute Qualität und Frische der Seefische auf den Märkten zurückgeführt. An letzterem soll eine wenig zufriedenstellende Transportorganisation die Schuld tragen. Der Absatz der Heringe und Sprotten erfolgt größtenteils nach Deutschland, von wo eine Rückzufuhr in Gestalt von Präserven und Konserven erfolgt. Die Krabbenfänge werden ausschließlich frisch und fast gänzlich an Ort und Stelle größtenteils durch Straßenverkäufe abgesetzt. In Ostende befindet sich eine Fischmehlfabrik,

die ca. 8—10 Tonnen Fischmehl pro Tag zu liefern vermag. Der Ausbau der fischverarbeitenden Industrie ist, eine günstige wirtschaftliche Entwicklung vorausgesetzt, durchaus möglich und wohl eines Tages auch erforderlich. Wie weit der Wert einer guten Seefischerei und die Notwendigkeit zu ihrer Förderung in Belgien erkannt werden, zeigt sich vor allem in der Errichtung der neuen, gewaltigen Fischauktionshalle in Ostende, die im Frühjahr d. Js. in Betrieb genommen werden soll. Sie besitzt eine Länge von 366 m und ist mit allen erforderlichen und modernsten Einrichtungen zum Anbringen, Verkauf und Abtransport der Fische ausgerüstet. Man hat in Belgien in letzter Zeit mit einer intensiven Fischverbrauchspropaganda begonnen, die nach dem Vorbilde Deutschlands, Englands und Frankreichs durchgeführt wird. Ansätze und Bemühungen sind vorhanden, um insbesondere in engster Zusammenarbeit mit der Wissenschaft und unter praktischer Ausnutzung ihrer Forschungsergebnisse erhebliche Verbesserungen der Qualität der Fische, Verbesserung der Fangmethoden und Einführung neuer Fanggeräte durchzuführen. Die gewaltige Entwicklung der Kutterflotte und insbesondere die starke Vermehrung der großen Kutter dürfte jedoch mit Vorsicht zu betrachten sein. Denn das Versagen der Heringsfischerei auch nur in einem Jahr könnte diesen Zweig der Seefischerei empfindlich treffen.

Eine zusammenfassende Betrachtung der belgischen Seefischerei ergibt folgende wesentliche Punkte:

Die belgische Seefischerei stützt sich mehr und mehr auf die Erträge der großen Motorkutter von mehr als 100 PS Maschinenstärke, während ein recht starker Rückgang in der Dampferfischerei vorhanden ist. Die Entwicklung in Belgien hat dazu geführt, entweder nur mit kleinen schwachmotorigen Fahrzeugen vor der Küste auf Krabben und Sprotten zu fischen oder mit sehr großen Fahrzeugen von sehr starker Maschinenkraft (von 100 PS an) entfernter gelegene aber ertragreiche Fanggründe aufzusuchen. Die starken Maschinen der großen Kutter haben dazu den Vorteil, auch eine lohnende Fischerei mit dem Schleppnetz auf Hering zu sichern. Fahrzeuge mittlerer Größe, d. h. mit Maschinenstärke von 50—90 PS, arbeiten auf kurze Entfernung vor der Küste anscheinend zu unwirtschaftlich, während ihre Maschinenstärke für lange und weite Reisen und für den Heringsfang nicht ausreicht.

Eine finanzielle staatliche Unterstützung der Seefischer erfolgt nur in geringem Maße und sehr vorsichtig. Die Kapitalshergabe durch private Unternehmungen zwingt den Fischer zur sicheren und schnellen Rückzahlung seiner Schuld. Die Kreditgewährung erfolgt lediglich auf privatwirtschaftlicher Grundlage.

Auffallend ist die außerordentlich fachkundige und sorgfältige Behandlung des Schiffsmotors.

Führer und Besatzung der Schiffe sind offensichtlich tüchtige, wagemutige und erfahrene Fischer. Für den Nachwuchs wird dabei durch die oben genannte Maßnahme der Ausbildung eines Jungen auf großen Kuttern Sorge getragen.

Technisch interessierend ist die Ausrüstung der Kutter mit Telefonie-Sendern und Empfängern.

Die belgische Seefischerei und insbesondere die große Kutterfischerei hat, wenn man die außerordentlich kurze Küstenstrecke dieses Landes von 67 km, die

bisherige geringe Absatzmöglichkeit im eigenen Lande, das Fehlen einer intensiven Fischverbrauchspropaganda und schließlich die wenig zufriedenstellende Transportorganisation für Seefische betrachtet, in wenigen Jahren einen außerordentlich schnellen Aufstieg genommen. Das dürfte vor allem auf folgende Ursachen zurückzuführen sein:

Trotz der auf eine Fischerbevölkerung im allgemeinen nicht günstigen Einwirkung durch ein großes und internationales Badeleben an der Küste hat sich ein tüchtiger Fischerstamm in Belgien erhalten und weiter herausgebildet. Die Kapitalshergabe zur Beschaffung von Boot und Ausrüstung nur von seiten privater Institutionen und die Tatsache, daß die Boote im Besitze der Schiffsführer sind, hat sich anscheinend in Belgien wirtschaftlich für die Fischer sehr vorteilhaft ausgewirkt. Die geringe staatliche finanzielle Unterstützung durch Rückerstattung von 1 bis 1½ % der Zinsen hat bis jetzt genügt, die wirtschaftlich schwachen Fischer zu stützen. Im übrigen gibt der Staat selbst keine Darlehen zum mindesten nicht direkt an die Fischer, ein Prinzip, das z. B. auch in Dänemark und Norwegen verfolgt wird, wie es die Gründung von Fischereikreditinstituten in diesen Ländern zeigt. Die Abmessung der großen Boote und ihre Maschinenstärke ist in kurzer Zeit außerordentlich glücklich getroffen worden. Die geographische Lage Belgiens zu den ertragreichen Fangplätzen der Nordsee und westlich von England ist im Vergleich mit Deutschland günstiger und gute Heringsfanggründe in nächster Nähe des Landes geben der Kutterfischerei in den Wintermonaten die Möglichkeit zu lohnendem Verdienst. Es erscheint durchaus wahrscheinlich, daß die belgische Seefischerei, insbesondere wenn sich auch noch eine Fischindustrie im Lande entwickelt, nach Behebung der allgemeinen Wirtschaftskrise im starken und gesunden Aufblühen ist, zumal sie sich einer besonderen Anteilnahme des belgischen Königs erfreuen darf.

#### Literatur.

Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. VII, Heft Nr. 3.

Annales de l'Institut d'Etudes Maritimes d'Ostende, Memoire Nr. 1.

Liste officielle des navires de mer avec leurs lettres signalétiques. D'Administration de la marine.

La Vulgarisation de la Consommation du Poisson. Von L. Verbrugghe, Ostende.