

Die Fischerei und der Erste Weltkrieg „Der Hering hat uns gerettet“

Brecht Demasure

Die Lebensmittelversorgung des besetzten Belgiens und die Entwicklungen im landwirtschaftlichen Bereich erhielten in der Geschichtsschreibung über den Ersten Weltkrieg nur wenig Aufmerksamkeit. Obwohl sich das kürzlich geändert hat, fällt auf, dass die Fischerei in dieser Hinsicht immer stiefmütterlich behandelt wurde. Sie kann jedoch, vor allem in Zeiten eines drohenden Lebensmittelmangels, die Landwirtschaft ergänzen. Im Oktober 1914 flohen fast alle belgischen Fischer mit ihren Schiffen ins Ausland. Den zurückgebliebenen Fischern gelang es, unter schwierigsten Umständen die örtliche Bevölkerung mit dem Notwendigsten zu versorgen. Für die ins Ausland ausgewichenen Fischer war der Krieg keine verlorene Zeit, im Gegenteil, sie setzten von britischen, französischen und niederländischen Häfen aus ihre Arbeit fort. In diesem Artikel werden wir untersuchen, in welchem Maße der Erste Weltkrieg einen Bruch für die Fischerei bedeutete. Waren die Heringsfänge genau wie im Zeiten Weltkrieg für das Überleben der Zivilbevölkerung von ausschlaggebender Bedeutung bzw. „Hat der Hering uns gerettet“? Konnten die Fischer nach dem Ersten Weltkrieg in Belgien gleich wieder ans Werk? Und welche Rolle hat der Badeort Oostende dabei gespielt?

Die Seefischerei am Vorabend des Krieges

Das Jahrzehnt vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs war für die Fischerei eine gute Zeit. Die durchschnittliche Kaufkraft in Westeuropa stieg und der Transport in die Verbraucherzentren verbesserte sich zusehends. Die Grundlage dieses Wachstums in der Fischereibranche bildete eine spektakuläre technische Entwicklung. Seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatte sich die Fischerei dank der Verwendung von Eis als Konservierungsmittel (1874) und der Einführung der Dampfschiff-Fischerei (1884) schnell weiter entwickelt. Durch die Verwendung von Eis erhöhte sich die Haltbarkeit, was wiederum längere Fangfahrten ermöglichte. Dank des starken Fischhandels zwischen Belgien und Großbritannien wurde die Dampfschiff-Fischerei auch in Belgien schnell eingeführt.



■ Die traditionelle Segelschifffahrt im Oostender Hafen Ende des 19. Jahrhunderts (Privatsammlung)



■ De Panne hatte eine Fischereiflotte, aber keinen Hafen. Auch im Ersten Weltkrieg strandeten die Schiffe bei Ebbe. Foto von Königin Elisabeth, 7. Juli 1916 (Albert und Elisabeth 1914-1918: Alben der Königin, 1984, Kat. Nr. S.M. 389, S. 66)

Hafen	Segelboote	Schaluppen	Dampfkutter
Oostende	140	149	29
Blankenberge	60	3	-
Nieuwpoort	28	5	-
Oostduinkerke	16	2	-
Heist	68	-	-
Koksijde	8	1	-
De Panne	88	-	-
Zeebrügge	20	-	-
Gesamtzahl	428	160	29

Oostende war der wichtigste Fischerhafen an der belgischen Küste. 1885 wurde speziell für die Dampfkutter die „*Société Anonyme des Pêcheries Ostendaises*“ gegründet. Kapitalkräftige Anleger aus Brüssel ermöglichten die umfangreichen Investitionen. Das Einführen der Dampfschiff-Fischerei eröffnete neue Perspektiven hinsichtlich der Flottenstruktur und der Fanggründe. Der Schiffsbau passte sich an: Schiffe aus Stahl ersetzten die Holzkonstruktionen und die traditionelle Segelschiffahrt, die bis 1875 bedeutendste Form des Fischfangs, gehörte bald der Vergangenheit an. Das geht deutlich aus dem Umsatz der Oostender Fischhalle hervor. 1890 lieferten Dampfkutter rund 15 % des Gesamtaufkommens des Fischfangs (3.749.000 belgische Franken bzw. umgerechnet 95.000 Euro), 1910 waren es bereits 58 % des Gesamtaufkommens in Höhe von 4.396.000 BEF. Dank der Dampfschiff-Fischerei konnte Oostende mit nordfranzösischen Häfen wie Dünkirchen und Calais konkurrieren. Aufgrund der niedrigen Löhne und der nötigen Erfahrung lieferten Fischergemeinschaften an der belgischen Küste die Besatzungen für die französischen Schiffe. Neben Oostende hatte jeder Küstenort seine eigene kleine Fischereiflotte (siehe Tabelle). Die Boote lagen manchmal auf dem Strand und wurden von einem Fischer und seiner Familie betrieben. Vor allem die Fischer, die nicht modernisierten, lebten in ärmlichen Verhältnissen. Sie verdienten sich oft durch den Betrieb einer Herberge oder eines kleinen Ladens etwas hinzu.

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 reagierte die belgische Fischergemeinschaft unterschiedlich. Die meisten Fischer wichen ins Ausland aus und nahmen nur ihre Familien und ein paar persönliche Dinge mit. Fischer, die große Kutter hatten, halfen bei der Evakuierung der inländischen Flüchtlinge. Andere, vor

allem in De Panne, blieben – manchmal auch gezwungenermaßen - mindestens bis 1916-1917 im Land.

Die deutsche Kriegserklärung wirkte sich unmittelbar auf die Lebensmittelversorgung aus. Die belgische Regierung verbot sofort die Ausfuhr von Lebensmitteln. Durch Hamsterkäufe der Bevölkerung stiegen daraufhin die Preise von Nahrungsmitteln beträchtlich. Vor allem lang haltbare Lebensmittel waren gefragt, die Fischpreise hingegen sanken zusehends. In Oostende, einem wichtigen Markt für den Export von Fischereiprodukten, gab es auf einmal keine Ausfuhr mehr. Dadurch sanken systematisch

die Preise in der Fischhalle. Durch die Schließung der Grenzen mussten sogar ganze Zugladungen mitten in der Hitze des Sommers an die belgische Küste zurückkehren. Außerdem war der inländische Absatzmarkt schon gesättigt. Die Nachfrage nach teureren Fischarten ging in den Wochen nach dem Einmarsch stark zurück: Der Preis von Steinbutt sank von 3,5 BEF pro Kilo auf 0,2 BEF und der für Seezungen von 200 BEF pro Kilo auf 36 BEF.

Ausgewichene Fischer

Alle Fischer, die ein seetüchtiges Boot hatten, suchten ab Herbst 1914 das Weite und begaben sich in andere Gewässer. Frankreich, England und die Niederlande waren die beliebtesten Zufluchtsorte. Einige Fischer suchten auch in weit größerer Entfernung ihr Glück und machten sich auf den Weg nach Belgisch-Kongo. Die ausgewichenen Fischer erhielten in ihren neuen Heimathäfen schnell eine Fanggenehmigung. Um sie in Kriegszeiten zu schützen, gründete die Verwaltung der Marine im September 1917 die „*Fischereikasse gegen Kriegsgefahr*“. Diese Einrichtung sollte den belgischen Fischern und ihren Familien bei Unfällen oder anderen Ereignissen in Folge des Krieges eine Unterhaltszahlung garantieren.

Niederlande

Direkt nach dem Ausbruch des Krieges wurde Seeländisch-Flandern von belgischen Flüchtlingen überspült. In Bruinisse kamen in der ersten Septemberwoche 1914 zwei Schiffe der belgischen Telegrafengesellschaft an, die von Muschelkuttern mit Flüchtlingen aus Antwerpen und Mechelen begleitet wurden.



Die Fischer aus Heist und Zeebrügge fliehen im Frühjahr 1915 nach Zierikzee in Seeländisch-Flandern, so auch die H36 von Eugène Vlietinck (Schot, *Flämische Fischer als Flüchtlinge*, S.75.)

Oostende und die Seefischerei im Ersten Weltkrieg

Ab Ende September flohen fast alle Oostender Fischer ins Ausland, nicht nur aus Angst vor den deutschen Truppen, sondern auch, weil sie befürchteten, dass sie ihre Arbeit nicht mehr, oder nur in beschränktem Maße weiter ausüben könnten. Sie hatten Recht: Ab 22. Oktober 1914 war jede Form des Fischfangs verboten. Die Deutschen vertrauten den Fischkuttern nicht, die in den Hafen einfahren wollten. Beim kleinsten Verdacht, begannen sie zu schießen. Obwohl viele Kutter und Boote geflohen waren, blieben in Oostende noch 33 Schiffe übrig. Die meisten waren kleine Krabbenboote und Schaluppen, die nicht seetüchtig genug waren, um die Küstenfischerei zu übernehmen. Im März 1915 erteilten die deutschen Behörden den Befehl, alle Boote zu sammeln und in eine Lagerhalle zu bringen. Es sah also nicht danach aus, dass im Krieg noch viel Fischfang betrieben werden könnte.

Einige mutige Oostender begannen jedoch, heimlich in einem verlassenen Dock Fisch zu fangen. Der Mangel an Nahrungsmitteln verursachte eine steigende Nachfrage nach Fisch bei den Verbrauchern. Fischhändler kauften deshalb den Fang nur allzu gern. Seltsamerweise tolerierten die Deutschen diesen spontanen Fischhandel. Die Gespräche, die der Bürgermeister Liebaert mit dem Ortskommandanten hinsichtlich der Wiederaufnahme des Fischereibetriebs führte, hatten Erfolg. Schließlich erhielten im Mai 1915 fünfzehn Fischerboote die Genehmigung, direkt außerhalb der Hafenerinne zu fischen. Sie durften sich dabei aber nicht von den französischen Küstenbatterien an der Front in Nieuwpoort erwischt lassen. Als die Deutschen dann über ein Fischereiwachboot – ein zurückgelassenes und umgebautes Motorschiff – verfügten, durften mehrere Schaluppen unter deutscher Bewachung ausfahren. Die Fischer mussten jedoch einen „Schein“ (eine Genehmigung) haben, den sie bei der Ortskommandantur in Brügge erhalten konnten.

Der Oostender Fischfang war eine willkommene Ergänzung der mangelhaften Lebensmittelversorgung. Kartoffeln, Bohnen, Speck, Reis und etwas Brot waren die Grundnahrungsmittel. Der Fang durfte nur in der Fischhalle verkauft werden. Am 21. Mai 1915 fand der erste offizielle Verkauf seit der Besetzung statt. Der Fisch wurde unter Preis verkauft, damit jede Familie die Möglichkeit hatte, etwas zu kaufen. Eine Familie mit zwei Kindern hatte zum Beispiel Recht auf zwei große und zwei kleine Seezungen. Der Bruttoumsatz war bescheiden: 108 BEF am ersten Verkaufstag. Der Verkauf in



■ Fischer flohen mit ihren Familien von dem Bassin d'Echouage, dem heutigen Montgomerydock in Oostende aus (Freddy Philips, 14/18 auf See, 2013)

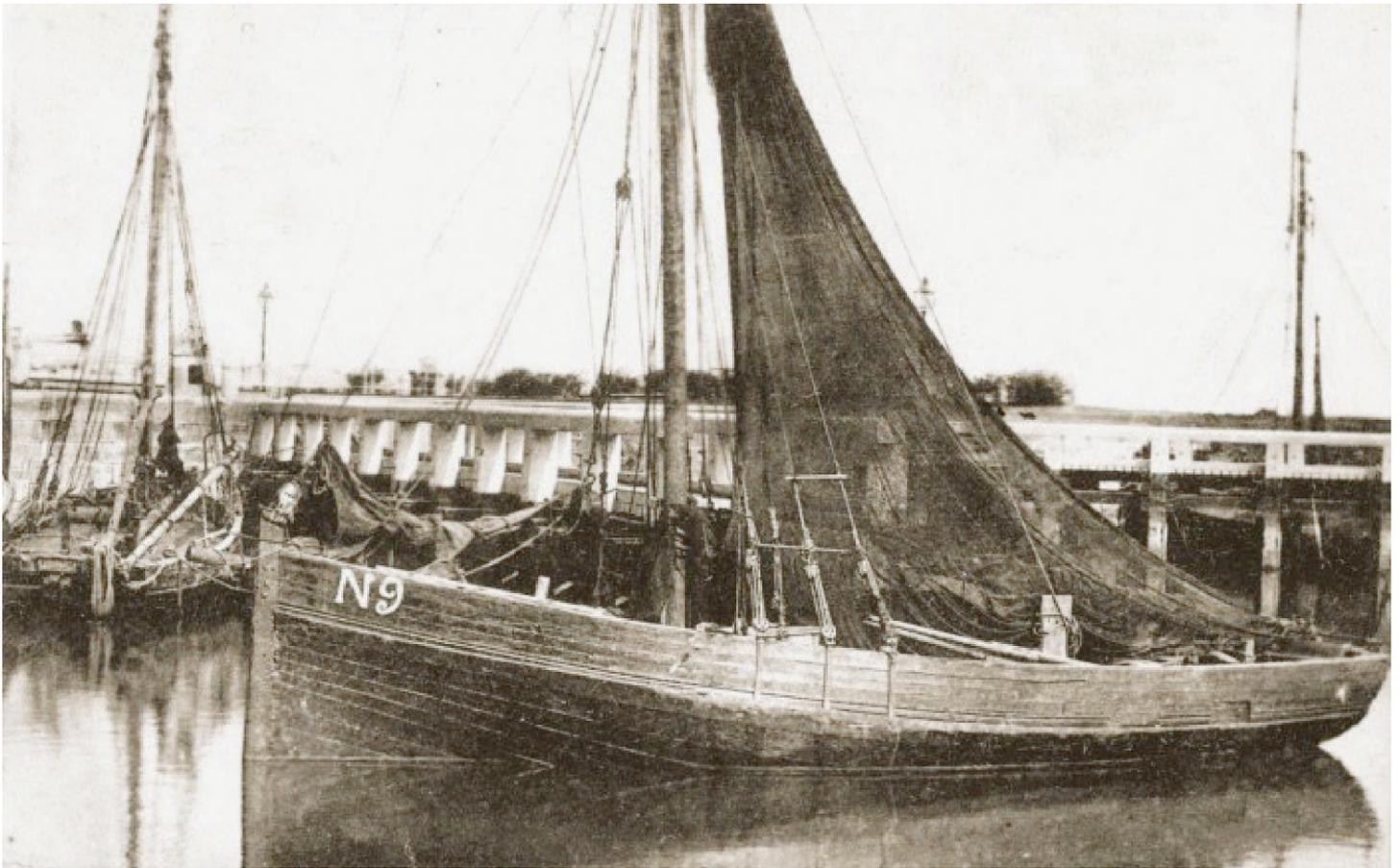


■ Das Angeln wurde von den Besatzern eingeschränkt. Wer ohne Angelschein angelte, musste ein hohes Bußgeld bezahlen (De Vooruit, 04-07-1915)

der Fischhalle stieg danach beträchtlich, sodass Umsätze von 600 BEF keine Seltenheit mehr waren. Um den Handel in der Fischhalle zu reglementieren, erließ die Stadtverwaltung einige Vorschriften. Nur die Inhaber einer städtischen Lebensmittelkarte durften Fisch kaufen. Zur Vermeidung von Wucherpreisen war das Abgeben oder Weiterverkaufen von Familienlebensmittelkarten an Fischhändler streng verboten.

Obwohl der Fang für die Lebensmittelversorgung der örtlichen Bevölkerung bestimmt war, versuchten auch die deutschen Offiziere ab und zu etwas abzubekommen. Neben den Schwierigkeiten mit den Deutschen gab es bei den Fischern natürlich auch die klassischen Probleme wie Sturm und Schiffbruch. Das deutsche Fischereiwachboot rettete oft sogar Fischer vor dem Ertrinken. Nach einigen Vorfällen durften täglich 25 Fischerboote ausfahren. Bei ruhiger See und in Küstennähe waren sie seetüchtig. Wenn sich das Wetter deutlich verschlechterte, war die Geldgier manchmal größer als der gesunde Menschenverstand. Im Sturm am 23. Dezember 1916 sanken vor Oostende 7 Kutter und 9 Fischer verloren dabei ihr Leben.

Die Fänge wurden größer und damit stieg auch der Umsatz in der Fischhalle. Erträge von über 1000 BEF waren keine Seltenheit mehr. Im Dezember 1916 wurde – aufgrund der Anfuhr frischer Sprotten – sogar ein Spitzenumsatz von 3700 BEF erzielt. Natürlich spielte die Inflation dabei auch eine Rolle. Die Fischerei lief Gefahr, das Opfer ihres eigenen Erfolgs zu werden. Die Kommandantur schränkte mittels einer Verordnung die Wucherpreise ein. Der Höchstpreis für Sprotten wurde auf 0,25 BEF/kg festgelegt und der für Krabben auf 0,90 BEF/kg. Die Angestellten der Fischhalle achteten darauf, dass nur in der Fischhalle Fisch verkauft wurde. Diese Art von Bestimmungen weist darauf hin, dass der Fischhandel in zunehmendem Maße durch Vorschriften reglementiert wurde. Gegen Ende des Krieges wurden die Maßnahmen der Besatzer immer strenger. Dazu gehörte auch die Einforderung des gesamten Fischfangs. Deutschland hatte selber immer größere Probleme mit der Lebensmittelversorgung seiner Truppen. Am 6. Oktober 1918 wurde der Zugang zur Hafenerinne vollständig gesperrt. Der Fischfang war erst nach dem Waffenstillstand am 11. November wieder möglich.



■ „De Roos“ – ein Krabbenkutter aus Holz, gebaut 1912 – liegt vorn am Pier in Nieuwpoort. Auf diese Weise konnte das Schiff den Hafen schnell verlassen. Die Netze wurden nach dem Fischen zum Trocknen aufgehängt. (Sammlung Daniel Moeyaert)

Belgische Fischerboote in britischen Häfen im Jahre 1917 (Generalstaatsarchiv, Verwaltung der Marine, Nr. 7921: Annex zu 'Situation de la flotille de pêche belge', 1917).

Hafen	Segelboote	Schaluppen	Gesamtzahl
Lowestoft	43	8	51
Ramsgate	38	-	38
Rochester	4	-	4
Gravesend	3	-	3
Folkestone	-	14	14
Rye	10	1	11
Brixham	5	-	5
Swansea	4	-	4
Milford Haven	31	-	31
Gesamtzahl	138	23	161

Auch die Scheldefischer, beispielsweise aus Temse und Baasrode, wichen in die Niederlande aus. Aufgrund der Auffangprobleme in Seeländisch-Flandern zogen viele Belgier weiter nach Rotterdam und Amsterdam. Im Oktober 1914 hielten sich fast 720.000 belgische Flüchtlinge in den Niederlanden auf. Das sollte aber nicht lange so bleiben. Bereits im November 1914 kehrte ein Großteil der Belgier nach Hause zurück. Die Kriegsgewalt war größtenteils beendet, weil sich der Konflikt in einem blutigen Stellungskrieg festgefahren hatte und die Deutschen mit der Beschlagnahme von Eigentum drohten.

Ende November 1914 nahm die englisch-französische Flotte die Häfen von Zeebrügge und Heist unter Beschuss. Viele Hafenanlagen wurden getroffen und zerstört. Die Bevölkerung dieser Küstenorte erhielt den Rat, die Häuser zu verlassen und fortzugehen. Die Fischer aus Heist und Zeebrügge zogen in der Hoffnung, in der Westerschelde weiter fischen zu können, zuerst nach Philippine und Cadzand. Ende April 1915 teilten ihnen die



■ *Englischsprachige Medien riefen dazu auf, sorgfältig mit Lebensmitteln umzugehen. Die Fischer wurden als Helden dargestellt. (Kriegsmuseum Kanada)*

Deutschen mit, dass sie die Westerschelde verlassen mussten. Die Heister und Zeebrügger Fischer zogen dann weiter nach Norden bis Zierikzee.

Im April 1915 kamen 72 belgische Schiffe mit 325 Erwachsenen und 173 Kindern in dem seeländischen Küstenort an. Die Fischer wohnten eine Zeit lang mit ihren Familien auf den Kuttern. Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum war groß in Zierikzee. Erst im April 1916 waren die ersten Holzhäuschen für die Belgier fertig. Viele Fischerfamilien hatten da schon eine Bleibe in Privathäusern und Lagerhallen gefunden. Für die vielen Fischerkinder musste eine zusätzliche Schule in Zierikzee eingerichtet werden. Fast alle belgischen Fischer brachten ihren Fang auf den Markt in Zierikzee. Einige belieferten auch die Märkte in Breskens und Vlissingen. In den Jahren 1916 und 1917 wurden vor allem Sprotten, Heringe und Krabben gefangen. In den zu diesem Zweck eingerichteten Krabbenpulereien fanden die Fischerfrauen Arbeit. Die belgischen Fischer fuhren noch lange unter belgischer Flagge und mit belgischen Kennzeichen. Da auch außerhalb der niederländischen Gewässer gefischt wurde, war das nicht ganz ungefährlich. Im August 1915 versenkte ein deutsches U-Boot beispielsweise einen Heister Fischkutter. Von da an fuhren die belgischen Fischer unter niederländische Flagge und mit niederländischen Kennzeichen.

Großbritannien und Frankreich

Nach Ausbruch des Krieges kamen



■ *Einige Oostender Fischer zogen im Krieg nach Frankreich (1915) (De Plate 2004, S.169)*

auch viele Fischer nach Frankreich und England. Aufgrund verschiedener Umstände konnten nicht alle von ihnen ihren Beruf weiter ausüben. Die Schiffe wurden angefordert, sie sanken oder man verwendete sie für Ersatzteile. Die Besatzungsmitglieder von Fischkuttern wurden manchmal auch zur Arbeit in den schottischen Schiffswerften „verpflichtet“. Die örtlichen Seefahrtsbehörden wiesen den Segelschaluppen, die in Großbritannien anlegten, einige Fischgründe zu. Belgische Segelboote und Schaluppen, die keine militärische Bedeutung hatten, wurden über die britischen Häfen verteilt (siehe Tabelle auf S. 93). Die Dampfkutter hingegen operierten von den kleineren Häfen Lowestoft, Milford und Fleetwood aus.

Die belgischen Kutter, die in Milford ihren vorläufigen Heimathafen gefunden hatten, fuhren unter belgischer Flagge und waren mit Geschützen bewaffnet. Genau wie die

englischen Fischerboote brauchten auch die belgischen Kutter eine Genehmigung vom britischen „*Board of Agriculture and Fisheries*“. Bei einem Angriff mussten die belgischen Fischkutter die britische Flagge hissen. Damit man sie nicht für Franc-tireurs hielt musste die Besatzung die Uniform der britischen Marine anziehen. Dass die belgischen Dampfkutter sich nahtlos in die britische Seefischerei integrierten, beweisen die Umsatzzahlen von Milford Haven, Swansea und Fleetwood. 1914 - natürlich erst ab September – erzielten die belgischen Dampfkutter einen Umsatz von 20.907 Pfund Sterling. 1915 und 1916 stieg dieser Umsatz auf 148.619 bzw. 258.054 Pfund Sterling. Die Zahlen für 1917 fehlen, aber der Umsatz für 1918 wurde auf 870.442 Pfund Sterling veranschlagt.

Die Lebensumstände der Fischer waren in Großbritannien im Allgemeinen besser als in Belgien. Die Löhne stiegen stärker als die

Lebensmittelpreise. Die Nähe der Fischgründe ermöglichte es den Fischern einerseits, länger auszufahren und andererseits auch mehr Zeit mit Frau und Kindern zu verbringen. Obwohl die belgischen Fischer in jedem Hafentädtchen eine gesonderte soziale Gruppe waren, überließ der britische Staat sie nicht ihrem Schicksal. Die örtlichen Behörden richteten zusammen mit den Belgiern eine allgemeine Schule und eine Berufsschule ein. Es bestand auch die Möglichkeit, Prüfungen zum Kapitän, Leutnant oder Mechaniker abzulegen. Trotzdem gab es manchmal Probleme. In Milford Hafen kam es zu Spannungen zwischen den Engländern und den Belgiern. Die ehemaligen Konkurrenten mussten jetzt eine Zeit lang miteinander auskommen. Man drohte mit strengen Strafen. Fischer, die zu weit gingen, wurden nach Belgien zurückgeschickt und im schlimmsten Fall an die Front abkommandiert.

Die belgischen Fischer, die nach Frankreich flohen, waren in drei Gruppen eingeteilt, die jeweils unter der Aufsicht eines belgischen Marinekommissars standen. Die erste Gruppe operierte von Calais, Boulogne, Gravelines und Dünkirchen aus. Es handelte sich dabei um rund 60 Segelboote. Die zweite Zone lag in der Umgebung von Dieppe. Rund 90 Fischerboote lagen dort verteilt über die Häfen von Le Tréport, Dieppe und Fécamp. Die dritte Gruppe belgischer Fischkutter war an die Küste der Normandie geflohen. Von Le Havre, Trouville, Honfleur und Port-en-Bessin fuhren 20 Boote aus. Während des gesamten Krieges strebte man danach, die Anzahl zu halten. Die Bewegungsmöglichkeiten der belgischen Fischkutter, die aus französischen Häfen zum Fischfang ausliefen, waren strenger reglementiert als in den englischen Häfen. Die französische Verwaltung erteilte, auch aus Angst vor der belgischen Konkurrenz, nicht so leicht Genehmigungen.

Die Fischer in Frankreich und England übten ihren Beruf weiter aus und beteiligten sich manchmal auch aktiv am Krieg. Einige waren an der Versorgung der belgischen Truppen beteiligt. Ab und zu führten die Fischerboote Aufgaben zur Unterstützung der Marine aus und räumten Minen oder begleiteten U-Boote. Einige Dampfkutter wurden sogar bewaffnet. Sie fungierten dann als Küstenwache und lieferten sich Gefechte mit deutschen U-Booten. Viele Fischer brachten unter schwierigen und gefährlichen Umständen britische Schiffsbrüchige sicher und wohlbehalten an Land. Zum Dank dafür erhielten sie und ihre Besatzung einen silbernen gravierten Becher und eine finanzielle Belohnung. Für ganz besondere Tapferkeit wurde auch das *Distinguished Service Cross* verliehen.

Getroffene Fischer – ob sie nun aktiv am Kriegsgeschehen teilnahmen oder nicht – konnten Schadensersatz beantragen. Der Kapitän eines gesunkenen Schiffes verschickte zu diesem Zweck ein Formular mit den genauen Angaben der Umstände. Der Schiffsführer und seine Besatzung (die überlebt hatte) mussten dann vor einer



■ Direkt nach Kriegsende wurde in Oostende kostenlos Fisch an die hungrige Bevölkerung verteilt. (Archiv Leitung der Verwaltung der Marine, Nr. 7921)

Kommission erscheinen, die ein Urteil fällte und beschloss, ob der Kapitän für eine Vergütung in Betracht kam.

Die Fischereibranche nach dem Krieg

Der Krieg hatte für die ausgewichenen Fischer schwerwiegende Folgen. Sie hatten 74 Tote in ihren Reihen zu beklagen. Von der vor dem Krieg registrierten Flotte gingen 7 Dampfkutter und 125 Segelboote verloren. Über 60 % der Verluste verursachte der Feind: 77 Segelboote wurden durch Kanonenbeschuss ausgeschaltet, torpediert oder liefen auf eine Mine. 21 Segelboote sanken aufgrund widriger Witterungsumstände, 13 gingen bei der

Besetzung der belgischen Häfen verloren oder wurden von den Deutschen abgeschleppt. Schließlich sanken auch noch 14 Segelboote durch Angriffe der Alliierten. Alle getroffenen Dampfkutter sanken bei Gefechten auf See.

Im Dezember 1918 kehrte der erste Dampfkutter nach Ostende zurück. Das Schiff war voll beladen mit Fisch, einem Geschenk der ausgewichenen Fischer aus Milford Haven für die Oostender Bevölkerung. Die britische Marine hatte dem Schiff trotz der zahlreichen Minenfelder im Ärmelkanal die Durchfahrt ermöglicht. Im Laufe des Jahres 1919 kehrten alle geflohenen Segelschaluppen zurück. Die Dampfkutter zögerten etwas länger, um an die belgische Küste zurückzukehren. In England waren die Fischpreise um einiges höher als im verwüsteten Heimatland. Außerdem waren aufgrund der zerstörten Hafenanlagen und des Mangels an Material die Betriebskosten in Belgien wesentlich höher. Die Nachfrage nach Fisch hingegen war im Inland gering. Die Bevölkerung war stark verarmt. Deshalb fuhren die Dampfkutter bis Ende 1919 weiterhin von den englischen Häfen zum Fischfang aus. Erst 1920 war die belgische Fischereiflotte wieder vollzählig, wenn auch in einer anderen Zusammensetzung als 1914.

Die durch den Krieg verursachten Schäden an den Fischkuttern sorgten bis Anfang der 1920er Jahre für Probleme. Der Gesetzgeber gründete deshalb die *Schiedsrichterliche Sonderkommission für an Fischerbooten auf See verursachte Kriegsschäden* (*Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aangericht aan vissersschepen in zee*). Die Kommission hatte den ausdrücklichen Auftrag, den Schaden an den Fischerbooten, der durch Kriegshandlungen in belgischen oder internationalen Gewässern verursacht worden war, zu untersuchen. Die Kommission wurde gegründet, weil viele Probleme nicht im normalen gerichtlichen Rahmen in Bezug auf Kriegsschäden behandelt werden konnten.

Der Erste Weltkrieg hatte unterschiedliche Folgen für die Seefischerei. An Kapital mangelte es ihr nach dem Krieg nicht.



■ Die kleinen Fischerboote lagen nach Ende des Ersten Weltkriegs heruntergekommen im Hafen von Oostende, Foto 1919 (VLIZ, www.vliz.be (Wissenschaft))



■ Am 1. Oktober 1921 wurde mit Hilfe des Kapitals aus sozialistischen Kreisen die „Oostendsche Reederij“ gegründet. Die O. 149 – Emiel Vandervelde gehörte zur „Roten Flotte“ (Daman und Jansoone, Oostende nach 1918, S. 63.)

Zwischen 1914-1918 konnten eine Menge Reserven aufgebaut werden und ab den Jahren 1922-1923 erzielte der Umsatz in der Fischhalle hohe Summen (unter Berücksichtigung der Nachkriegsinflation). Außerdem investierte das Brüsseler Großkapital eine Menge Geld in die Erweiterung der Fischereiflotte und in die Dampfschiff-Fischerei. Zwischen 1919 und 1923 wurden in Oostende 6 neue Reedereien für die Dampfschiff-Fischerei gegründet, darunter befand sich u.a. auch die „SA Pêcheries à Vapeur du Congo“. 1920 tuckerten 21 Dampfkutter, 104 Segelschaluppen und eine große Anzahl von Krabbenkuttern vor der Oostender Küste. Auch individuelle Fischer hatten im Krieg ein Sparschwein angelegt und wurden stolze Eigentümer einer eigenen Schaluppe. Einige sattelten nach dem Krieg auf die Motorfischerei und sogar die Hochseefischerei (Islandfahrt) um.

Die Auswanderung der belgischen Fischer in die französischen Häfen am Ärmelkanal und an der britischen Westküste hatte auch einige technische Folgen für die Fischereibranche. Das Auflaufen der Krabbenkutter auf den Strand, wie es in De Panne üblich war, wurde beispielsweise nach dem Krieg ganz aufgegeben. „Smacks“ mit einem wendigen Stahlrumpf ersetzten die alten Segelschaluppen. Die Tonnage und die Länge nahmen zu und auch der Komfort an Bord verbesserte sich. Die drahtlose Funkverbindung und die ersten Kühlanlagen wurden eingeführt. Die ausgewichenen Fischer hatten von ihren neuen Heimathäfen aus neue Fischgründe im Ärmelkanal, im Kanal von Bristol und in der Irischen See entdeckt. Sie fuhren deshalb auch nach 1918 weiter in diese Fischgründe und brachten große Fänge mit nach Hause.

Viele zurückkehrende Fischer waren auf mentaler Ebene nicht mehr dieselben wie früher. Sie hatten sich im Krieg nicht nur zu tapferen Seekämpfern entwickelt, sondern waren in Großbritannien auch mit der militanten britischen Gewerkschaft für Fischer und Seeleute in Berührung gekommen. Dieses „revolutionäre“ Gedankengut brachten sie mit nach Belgien, was den traditionellen großen Reedereien überhaupt nicht in den Kram passte. Die Reeder wollten auch nach dem Krieg mit derselben Arbeitseinstellung wie vor dem Krieg weitermachen, während sich die Fischer

für neue soziale Errungenschaften einsetzten. Am 15. Juli 1920 brach ein Generalstreik aus, der bis Oktober dauerte. Vor allem im Bollwerk Oostende wütete der soziale Kampf heftig: 1921 entstand in der sozialistischen Bewegung sogar die sogenannte „Rote Flotte“, die NV Oostendsche Reederij. Die Reeder mussten schließlich einlenken und die Lohnforderungen der Fischer erfüllen.

Quellen

- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 7921: Zeevisserij. Verslagen over toestand Belgische vissers in Engeland, 1915-1918.
- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 8099: verliezen: gezonken schepen, schattingen der verliezen, 1919-1921.
- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 8102: Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aan visserijsloepen, 1916-1926.
- Daman P. & R. Jansoone (2008). Oostende na 1918. Herrijzenis van een geteisterde stad aan zee, In: Warnier B. e.a. red. West-Vlaanderen na Den Grooten Oorlog, Tiel, 53-65.
- Dawyndt A. (1968). Prijsraming voor vissershuisje in 1918, In: Bachten de Kupe 10:108-109.
- De Zuttere C. & R. Vermaut (1909-1914). Enquête sur la pêche maritime en Belgique, 2 Bd., Brüssel.
- Dreesen J.-B. (1992). Het laatste schip ontvlucht uit de Oostendse haven voor de inval van de Duitsers in 1914, In: Heemkundige Kring De Plate, 21: 223-224.
- Declercq P. (2007). Ibis 1906-2006. Een koninklijk verhaal, Bredene.
- Elleboudt A. & G. Lefèvre (1920). Oostende onder de Duitse bezetting, 1914-1918, 2 Bd., Oostende.
- Hottat S. e.a. (2000). De zee, het andere Belgische front 14-18, Brüssel.
- Jansoone R. (2003-2006). Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (1-18). In: Heemkundige Kring De Plate, 32 (3): 74-78; 32 (5): 135-141; 32 (9): 160-164; 32 (10): 200-204; 32 (11): 238-240; 33 (1): 9-14; 33 (2): 42-47; 33 (4): 110-118; 33 (9): 168-173; 33 (10): 199-201; 33 (12): 256-262; 34 (3): 90-96; 34 (4): 107-114; 34 (5): 143-148; 34 (9): 156-162; 34 (12): 276-280; 35 (3): 94-101; 35 (4): 126-131.
- Jansoone R. (2007-2008). De lotgevallen van een Oostendse refugiee in Groot-Brittannië tijdens WO1. In: Heemkundige Kring De Plate 36 (3): 61-64; 36 (5): 114-116; 37 (1): 6-11; 37 (3): 77-79, 37 (4): 93-99; 37 (5): 122-124.
- Klausung J. (1972). De zeevisserij te Oostende tussen eeuwwisseling en Wereldoorlog I. In: Ostendiana: Lustrumboek van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde Afdeling Oostende-Kuststreek, I: 93-110.
- Nota betreffende de diensten welke tijdens de Oorlog 1914-18 bewezen werden door de aan boord van vissersvaartuigen aangemonsterde zeelieden die uit Engelse havens vaarden (Secr. "Federatie der Belgische Zeelieden der beide Oorlogen"). In: Heemkundige Kring De Plate, 13 (1984): 200-202.
- Schot J. (1988). Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee (1914-1918). In: Rond de Poldertorens 13: 71-83.
- Vermaut C. red. (1998). Het Oostendse oorlogsdagboek van Charles Castelein, 1914-1918 (Oostendse Historische Publicaties, 3), Oostende.
- Weise R. (1998). Zeelui van bij ons (2): Onze Vlaamse vissers in de 1e Wereldoorlog. In: Heemkundige Kring De Plate 28 (12): 245-255.