Präsidialgeschäftsstelle bes Deutschen See-Vereins Berlin W35, Karlsbad 4.

№ 65

Um Radigado mach Gobranch

Hochseefischerei.

Ein Von von Prof. Dr. Schulze, Lübeck.

Hierzu eine der Lichtbilderreihen 164-166.



Drud: W. Bügenstein Drudereigesellschaft, Berlin SW.

Einleitung. So alt wie die Menschheit, so alt ist die Fischerei. Schon die Schöpfungsgeschichte — 1. Mose 1,21 — meldet uns, daß der Herrgott am fünsten Tage große Walsische und allerlei Wasseriere, den Menschen aber erst nachdem erschuf. Jedoch gab er ihm, nach Vers 28, zu gleicher Zeit die Herrschaft über die Fische im Meere! Und daß der Mensch dieses Regiment auch wirklich angetreten, lesen wir an weiteren Stellen der alten, heiligen Schrift: Todias z. B. zog einen großen Fisch aus der Flut, nachdem er erst gefürchtet, von diesem Ungeheuer selber gefressen zu werden. Und die Vibel meldet weiter, was ich wohl zu beachten bitte, er briet ihn teilweise und etliche Stücke — salzte er ein! Man verstand demnach bereits, Dauerproviant herzustellen.

Werstand demnach bereits, Dauerproviant herzustellen. Auch von Riesenerfolgen des Fanges wird uns aus derselben Quelle der Kulturgeschichte berichtet. Wer hat nicht als Kind gerne

sich von Petri Fischzug erzählen lassen, und wer hätte nicht — man verzeihe die unmittelbare Gegenüberstellung — an des leider zu früh verstorbenen Gorch Focks launiger Erzählung großes Versgnügen gehabt! Er läßt nämlich einen alten Fischer an die Himmelspforte kommen und sich mit dem den Einlaß verwehrenden Petrus herumstreiten. Der bejahrte Finkenwärder, vom Nordsees

wasser bis aufs Mark durchsalzen, möchte nun nach des Lebens Last und Mühe gar zu gerne ins Paradies eingehen und wirft dem Schlüsselbewahrer der Himmelstür, der ihm den Eintritt wehrt, Unkenntnis der ersten Handwerksbräuche der edlen Fischerzunft vor:

"Du kennst Dien lierlütte Sielkuhl, Dien See Genezareth nich mol, weest dor gorkeen Bescheed up; müßt di ierst von Jesus seggen loten, woneem de Fisch lopen dot! Fahret auf die Höhe! Junge, Junge! Sowat leet ich mi nu denn doch nich ankommen. Ik kenn de See vör un achter un in de Mitt ierst recht un bruk wohrhaftigen Gott nie ierst anner Lüd to frogen, woneem de Fisch sitten dot!"

Und daß Petrus klagt: "Meister, wir haben die ganze Nacht gesischt und nichts gefangen", das findet der alte Elbsischer ganz zunstunwürdig. "Denn wie Finkenwarders mutt, Gott si et klagt, bi Storm un Unweeder männigmal 'ne ganze Woch' da buten vergebens seilen un kriegen keen lebennigen Stert nich to seehn und denn quarrt he all um een Nacht!"

Und schließlich, wenn dann mal ein tüchtiger Zug gelingt, und ein gehöriger Schwarm ins Netz gerät? Ja dann? Lukas meldet Kap. 5, Bers 8: "Sie beschlossen eine große Menge Fische — und ihr Netz zerriß!" Ja, da habe es wohl mit dem Instandhalten des Geschirrs sehr gehapert beim guten Petrus. Denn — haal dat de Dübel — de Netten sall'n doch keen'n mörn Krom un in jedem Fall in bestem Tostand sien! — Petrus hat schließlich vorgezogen, um fernerer unangenehmer Kritik aus dem Wege zu gehen, den Alten, der an so unbequemer Stelle der Wahrheit die Ehre gab, so hinten rum, immer an de Wand lang, durch einen Spalt der Himmelstür hineinschlüpfen zu lassen. Die Fischer selber freuen sich immer von neuem an dieser Geschichte, wie das Bild uns zeigt.

Bild 1.

Doch Scherz beiseite; aber Gorch Focks Erzählung, eine seiner ersten Arbeiten mit, die im "Fischerboten" erschien, ist so kaunig, daß man sie sicher gerne hört.

Nach Ljungmanns, eines schwedischen Gelehrten, Untersuchungen und laut Meldung der schwedischen Reichsarchive sind seit dem Jahre 900 n. Chr. sogenannte "Fischperioden" festgestellt, die einen Zeitraum von 60 Jahren umfassen und in denen nach Milliarden zählende Heringszüge bis ins Kattegatt hinein und noch südlich vom Dresund kamen. Dieses regelmäßige Erscheinen der silberleibigen Meeresbewohner rief einen ganz bedeutenden Fischereis und Handelsbetrieb hervor an den Stellen, in deren Nähe diese unermeßlichen Züge der Flossenträger erschienen.

Etwa vom 10. bis 16. Jahrhundert strömten die Kaufleute, Schiffer, Fischer, Böttcher und Arbeiter aller nordeuropäischen

Länder in der Sommerzeit dort zusammen, am Ende der meerverbindenden Wasserstraße zwischen Dänemark und Schweden. Man
sing hier das willkommene Massengeschenk des Weltmeeres, den
Hering, salzte ihn ein in den sogenannten "Bitten", verpackte ihn
spring den Transport und verfrachtete ihn an die deutsche Küste. In
Lübeck zirkelte man die Tonnen, d. h. man versah die Böden der
Fässer mit kreisrunden Marken, die sich auf Güte und Inhalt der
Ware bezogen. Im Jahre 1576 unterschied man bereits Bornholm-, Belt-, Mönch-, d. i. Mönchgut, Gjedser-, Wittower-Hering
und noch weitere Sorten.

Außer Stellnetzen und Reusen, die uns wohl bekannt sind und

Bild 2.

wie sie die Ansicht uns zeigt, wurden auch schon Treibnetze ansgewandt, deren Aufmachung Sie nachher im Bilde sehen werden.

Bild 3.

Hier fischen kleinere Boote in Gemeinschaft nahe der Küste.

Mit Anfang des 16. Jahrhunderts begannen diese Märkte allmählich zu veröden. Denn die Hauptbeteiligten — nämlich die Heringe — stellten sich nicht mehr ein! Die Fische hatten das Ziel ihrer Wanderungen verlegt und mieden hinsort jene Gewässer, die sie bisher mit Vorliebe aufgesucht hatten. Da waren dann die Schonenzusammenkünste für die Handelswelt kein Bedürsnis mehr. Die großen Entdeckungen der Seefahrer hatten andere Gebiete erschlossen und neue Kurse gewiesen. Welche Ursachen sonst noch zum gänzlichen Verfall der Märkte beigetragen haben, bleibe hier unerörtert.

Aber eines Umstandes, der dem Ostsechandel verhängnisvoll wurde, sei hier noch gedacht: In gleichem Maße, wie die Schonensfangplätze verödeten, blühte die Heringssischerei der Nordsee gewaltig empor, und davon soll eine der Hauptursachen die Ersindung des Holländers Wilhelm Beutels gewesen sein. Dieser hatte bereits Ansang des 13. Jahrhunderts das Auskehlen, sogenannte "Kaaten" des Herings, erfunden, das eine weit bessere Ausbewahrung der

Fische ermöglichte. Gerade diese Methode der Konservierung soll sehr viel zum Anwachsen der Nordseefischerei beigetragen haben.

Schon zu Ende des 16. Jahrhunderts wurde sie von Emden aus eifrig betrieben und im Laufe der Zeit zu einer erfreulichen Entwicklung gebracht. Unter dem Preußenkönige Friedrich dem Großen wurde die Emdener Heringskompanie ins Leben gerufen. Noch heute hat diese Flotte eine Achtung gebietende Größe, wenigstens dis vor dem Kriege. Sie liegt in Parade vor Ihnen,

Bild 4.

die man jedesmal, über die Wasten flaggend, vor dem Auslausen zum Sommersang abhält. Schon im Jahre 1804 besaß die Kompanie an Fahrzeugen 57 "Buisen" (sprich eu) und "Hufer" sowie drei "Jager". Der Seemann stellt sich unter solchem "Jager" ein besonders schnelles Fahrzeug vor; aber diese Emdener waren Schuner und Briggs von 28 bis 49 Kommerzlast = 118—208 cbm Raumgehalt. Sie werden sich also, wie der Seemann so sagt, "nich glif in Brand lopen hebben". Diese Jager nahmen den Fischern draußen auf hoher See ihren Fang ab, schafften wieder Platz für die neue Beute und ermöglichten dann den eigentlichen Fischern, länger draußen zu bleiben. Neue Jager-Matjes-Heringe sind also Fische vom neuen Fang, durch den Jager an den Markt gebracht. Eigentlich muß man Maatjes sagen, das a lang gesprochen, das bedeutet Mädchen, d. h. junger Fisch ohne Rogen und Milch.

Je mehr die für den Bolkshaushalt so wichtige Fischerei aufsblühte, desto mehr erkannte man an maßgebenden Stellen, daß die Biologie der Fische eines der wichtigsten Kapitel in dem großen nationalökonomischen Buche bilde. Die Grenzregionen zwischen warmen und arktischen Gewässern sind die Weideplätze des ozeanischen Tierlebens und müssen daher noch viel eingehender, als es schon heute der Fall ist, studiert werden. Die jährlichen Schwankungen in der Menge der dem Fische als Nahrung dienens den Treibprodukte, des "Plankton", und demgemäß des Ertrages der Fischerei bedürfen noch sortgesetzer, sorgfältiger Forschungen. In der Fischerei gibt es mehr oder weniger ertragreiche Jahre, genan wie beim Ackerdan und beim Weinbergbetrieb. Überall, wo sich

Wasserstreifen verschiedener Herkunft, also auch verschiedener Wärme nebeneinander befinden oder mischen, da entfaltet sich ein reiches Leben in und über dem Wasser. Heringsschwärme, nach Milliarden

Bild 5.

und Abermilliarden zu zählen, nähren sich von ganz winzigen Spaltsfußtrebsen, deren Futter wieder kleinere Krebstierchen und eine Stufe niedriger schließlich Infusorien sind. Die Heringsschwärme werden verfolgt und stark bedrängt von gefräßigen Makrelenzügen und Scharen geschwinder Delphine, von Haien und Seehunden, sodaß die Fische, von unten bedroht, sich förmlich aus dem Wasser herausflüchten, um über dem Spiegel der grauen See sofort den kreischenden Möwen als Beute zuzufallen, die hier auf ihren Tribut lauern und manchen Fisch erhaschen.

und schließlich erscheint, als größtes Raubtier, der Mensch mit seinen Netzen und Wertzeugen, um die Ernte einzuheimsen und sich ebenfalls an den so reichlich gedeckten Tisch zu setzen. Aber, trotz aller seiner verbesserten Fahrzeuge und Fangmethoden, sollen ihm, wie die Statistik lehrt, doch nur 1—2 v. H. der wandernden Fischswärme zufallen. Ein viel größerer Teil gelangt in die nimmersatten Mägen seiner Jagdgenossen, der Vögel und Fische.

Der nie ruhende Kampf ums Dasein, das Recht des Stärkeren! Um sich über das Wanderziel dieser ungeheuren Heringszüge zu belehren, um die Kenntnis der Biologie und überhaupt die Fischerei zu fördern, haben alle interessierten Staaten Bereine zur Unterstützung des für die Volksernährung so wichtigen Wasserhandwerks gegründet und greisen ihm mit allen Mitteln unter die Arme. Man hilft den Fischern bei der Anschaffung von Fahrzeugen und Netzen, unterrichtet sie über den Wert seetüchtiger Fahrzeuge, gibt

Bild 6.

ihnen besonders für ihre Zwecke bestimmte Seekarten mit der Bezeichnung der verschiedenen Bodenarten und der Lieblingsplätze der zu fangenden Fische. Man belehrt die Hochseefischer über das "Abzehen des Kurses", das Wesen des Kompasses und über den Wetterzienst; man unterrichtet sie sogar in der Behandlung von Verz

9

letzungen und Krankheiten. In besonderen biologischen Anstalten wie Helgoland (für die Binnenfischerei in Plön) geht man den Lebensgewohnheiten der Fische nach und weist die Fischer auf die besten Fangplätze und Fangzeiten hin.

Heute, zur Zeit der überstandenen Abschnürung unseres armen Baterlandes vom Weltverkehr trifft man wohl auf das beste Versständnis, wenn man hinweist auf die ungeheure Schädigung der Hochseefischerei, die der erste Napoleon durch die gegen Englands Macht gerichtete Kontinentalsperre verursacht hat. Diese legte damals die Emdener Heringssischerei lahm und hielt auch die Weitersentwicklung der jenerzeit bereits blühenden Blankeneser Fischerei auf. Ihre Fahrzeuge durften sich nicht mehr aus Ems und Elbe herauswagen, denn vor den Flusmündungen lauerten die englischen Kreuzer und Kaper, brachten die Fischer auf und erklärten sie für gute Prise. Da kauften dann die heute noch der Hochseefischerei

Bild 7.

frästig obliegenden Finken wärder, deren alte Heimstätte vor Ihnen erscheint, viele der zur Untätigkeit verurteilten Blankeneser Ewer auf. Denn die Leute von Finkenwärder, die am andern Elbufer, dem Süllberg gegenüber, wohnen, führten die Hamburger drei Türme in der Flagge, und denen war Albion freundlich gesonnen. Der Blankeneser aber hatte den Danebrog von der Gaffel seiner Boote wehen. Als der Korse endlich gestürzt war, da erholten sich die so lange Zeit untätigen Fischereibeslissenen zwar etwas, der Betrieb erreichte aber die alte Höhe nicht wieder, man konnte ihn auch, trotz aller Mühe, zu keiner neuen Blüte bringen. Daß sich

Bild 8.

Hamburg durch immer mehr sich ausdehnende Hasenanlagen geswungen sah, die Finkenwärder umzusiedeln, und daß man zu dem Zwecke unten an der Elbe in Cuxhaven großartige Anlagen für Fischerei schuf, dürste bekannt sein. Unser Bild zeigt, von welcher Ausdehnung dort die Hochseesischerei vor 1914 gewesen ist.

Dank dem 1870 gegründeten Fischereiverein in Berlin wurde die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise vor allem auf leicht

manöbrierbare und seetüchtige Fahrzeuge gelenkt. 1885 zweigte sich vom allgemeinen der besonders für unsere Zwecke arbeitende "Seessischereiverein" ab. Ebenfalls begann in Kiel die "Kommission zur Untersuchung der deutschen Meere" ihre Arbeiten, die durch den

Bild 9.

Forschungsdampfer "Poseidon" auch gleich für die Praxis brauchbar gemacht wurden. Man sorgte an jener Stelle für weitere Ausbreitung von Kenntnissen aller Rutssische und bemühte sich, den Wert der dem Meere abgerungenen Volksnahrung in immer weiteren Schichten unserer Landsleute sern von der Küste bekannt zu machen. Je mehr man über die Lebensgewohnheiten der wichtigsten Fischarten unterrichtet wurde, desto besser konnte man sich über etwa nötige Schonzeiten, Fangmonate und Fanggebiete einigen.

Denn selbst das für unerschöpflich gehaltene Meer zeigte bald, daß auch se in Reichtum nur begrenzt ist und daß Raubsischerei bald den ganzen Grund abgegrast haben würde. Denn man mußte im

Bild 10.

Laufe der Jahre die Fangplätze immer weiter und weiter hinaus verlegen. In den letzten Jahren vor dem Kriege zeigte sich die Nordsee für den Großbetrieb nicht mehr ergiebig genug. Man verssuchte bis zur Marokkotüste hinunter neue Fangplätze für die Fischerei zu erschließen, fand aber hier Schwierigkeiten, die die Aufsmerksamkeit der Fischereiinteressenten mehr Fsland zuwandten. Dort fand man außerordentlich dankbare Gebiete, die noch kein Netz befischt hatte, aber bakd wurde den Fremden dort bedeutet, die Dreimeilenzone inne zu halten. Auch im Weißen Meer entdeckte man ergiebige Fanggründe. — Aber jeder Staat schützt, wie eben gesagt, die den eigenen Landeskindern bestimmte Nahrung davor, daß fremde Fischer sie wegschnappen.

Als in den ersten Kriegsmonaten die Blockade unsere Nahrung knapp werden ließ, da wagten sich dann und wann brave und mutige Führer der Fischdampfer, die die Marine nicht als Vorpostenschiffe nicht für den Minendienst brauchte, hinaus, um den hungernden dsleuten einen willkommenen Beitrag zu dem so stark besittenen Speisezettel zu verschaffen. Aber der unerbittliche Feind mig diese Fischer sehr oft ab; sie gerieten auch wohl in feindliche Minenfelder und fanden dort ein Ende, von dem keinerlei Kunde zu uns gedrungen ist.

Wir wollen nun an der Hand der weiteren Lichtbilder den Fischer auf seiner beschwerlichen Reise hinaus begleiten auf die hohe See und von der Binnensischerei hier Abstand nehmen; denn in diese hat wohl jeder gelegentlich Einblick genommen bei Ausflügen außerhalb der Stadt und hat dann gesehen, wie diese ehrenwerte Zunft mit ihren Reusen und ihren Waden arbeitet.

"Küstenfischerei" wird auch auf See betrieben, jedoch mit kleineren Fahrzeugen unweit des Ufers, so daß die Fahrzeuge Abend

Bild 11 u. 12.

für Abend mit ihren Fängen heimkehren. Die beiden Bilder zeigen uns einen Helaer Fischerkutter unter Segel und ohne solche.

Der Hochseefischer dagegen bleibt längere Zeit draußen und läßt sich, wie wir sahen, den Fang vom Jager abholen. Der gestangene Fisch wird heute sofort geschlachtet, der leicht verderblichen Eingeweide entledigt und eingesalzen. Die ganz moderne Fangart packt den ausgenommenen Fisch dann in Eis, das in faustgroße Stücke seingemahlen wird. Manche "Edelsische" pflegt man auch in der "Bünne" lebend aufzubewahren. Diese ist durch wasserdichte "Schotten" vom übrigen Schiffsraum getrennt und steht durch Löcher in der Wandung mit dem Außenwasser in Verbindung. Man hat diese Bünne auch wohl ganz dicht eingerichtet und läßt dann mittels der Pumpen einen steten Strom durchzirkulieren. Dann hat man den Vorteil, die Bünne auch gelegentlich mal für andere Ladung benutzen zu können.

Besuchen wir ein Fischerdorf an der Elbe, so findet man dieses verödet, wenn die Flotte auf See sich befindet. Gewöhnlich gehen die Fischer zusammen auf den Fang und kehren, je nachdem es

geglückt ist, zu mehreren Fahrzeugen vereinigt, zurück. Dann ent= wickelt sich in dem sonst menschenleeren Orte ein reges Leben, nach=

Bild 13.

dem der Ertrag der Reise abgeliefert ist. Das Schiff wird wieder ausgerüstet, man trocknet die Netze, und dann setzt der Ewer die braungetannten Segel und steuert auß neue hinaus in die graue Nordsee, die nicht immer so freundlich ausschaut, wie hier bei

Bild 14.

Sonnenschein auf unserem Bilde der von Möwen belebte Strand der Insel Sylt. An Helgoland vorbei steuert der ernste Fischersmann hinaus zu den Gründen, die er aus langjähriger Erfahrung kennt. Früher lag auch die ganze Bevölkerung dieses Felseneilandes vor der Elbmündung dem Fischsang ob, bis ihr der Fremdensverkehr müheloseren Erwerb ermöglichte.

Wenn das Land aus Sicht geht, dann nimmt der Schiffer seine Karte, die wir vorhin betrachtet haben, und sucht sich den Kurs nach den Fischgründen auf. Sind sie freilich in die Karte allgemein einsgezeichnet, so hat jeder Fischer doch noch wieder seine eigenen Geheimsnisse; denn seine Erfahrungen gibt er nicht preis. Die Kenntnis guter Fischgründe betrachtet er als strengstes Geschäftsgeheimnis! Wenn er weiß, wo er viele Fische fangen kann, dann wünscht er keine Mitbewerber, die ihm sein Ergebnis schmälern können; er will nicht mit dem Nebenmann teilen.

Der Kurs wird nach dem Kompaß, des Seemannes treuem

Bild 15.

Wegweiser, in die Karte eingetragen oder, wie man auf See sagt, "abgesetzt". Dann wird gelotet, und die gefundene Wassertiese mit der auf der Karte verzeichneten sorgfältig verglichen. Das Senks blei oder Lot ist ein Bleikegel von ungefähr 25 cm Länge, dessen

Bild 16.

Fuß unten eine Höhlung aufweist, die mit Talg ausgeschmiert wird. Wenn das Lot auf den Meeresboden aufstößt, setzen sich Proben des Grundes in diese weiche Masse; man kann dann beurteilen, ob man Steinchen, groben oder feinen Sand von weißer, bunter oder dunkler Farbe, ob man Ton oder Schlick unter sich hat, wie ihn die Karte ausweist.

Halbwegs nach England hinüber ist die an Fischen so reiche Doggerbank, die den Namen von diesem Reichtum erhalten hat. Auf ihr gehen jahraus, jahrein nicht Dutzende, sondern Hunderte

Bild 17.

von Fahrzeugen ihrem Gewerbe nach. Engländer und Holländer, Franzosen und Belgier sowie wir Deutsche; ein jeder verlangt seinen Tribut an den reichen Schähen, die das Meer hier birgt. Wenn man die Bank nachts mit einem Dampfer passiert, so scheint ein meilenlanger Fackel-, eigentlich "Wackelzug" an uns vorüberzugleiten. Große und kleine, hellere und schwächere Lichtpünktchen

Bild .18.

Wenge den Horizont. Weiße Top=, grüne und rote Seitenlaternen der verschiedenen Fahrzeuge blinken zu uns herüber. Dann flammt einmal ganz hell, unmittelbar vor unserm Bug ein "Blaulicht" oder ein "Fackelseuer" auf, durch das der Fischer, den wir noch gar nicht bemerkt hatten, uns anzeigt, daß er da ist und wie sein Netz "aussteht". Er fürchtet für das teure Handwerkszeug und will uns auch davor warnen, sich dieses lange "Garn" in die Schraube zu drehen.

Bild 19.

Manch armer Fischer ist im stürmischer, dunkler Winternacht vom dahinrasenden Dampfer, der keinen guten Ausguck hielt, durchschnitten und in die Tiefe befördert. Der Unheilstifter aber hat sich in vielen Fällen, um Schadenersatsforderungen und seeamtslichen Verhandlungen zu entgehen, seige davon gemacht. Namentslich waren die rücksichtslosen Engländer vom Fischer gefürchtet und gehaßt. Der stets Bedrohten aber hatte sich ein gewisser Fatalismus bemächtigt; man wird gleichgültig, wenn der Tod immer hinter

einem lauert und mit am kleinen Tisch der engen Kajüte sitt. Den Seeämtern sind viele Klagen über die Sorglosigkeit der Fischer, ihre mangelnde Lichterführung, ihr schlechtes Steuern und ihren unsgenügenden Ausguck entgegengebracht. Das ist heute schon viel besser geworden; man hat viel erreicht durch Belehrung und namentslich durch Eindringen besserer Elemente in das Gewerbe.

Bild 20.

Beim Auslaufen aus den deutschen Stromgebieten, Elbe, Weser, Jade oder Ems, sind oft ganze Flottillen eng geschlossen beiseinander. Dann trennt sich aber bald der eine, bald der andere von der großen Gesellschaft, weil einer meint, mehr nordwärts sicheren Fang zu machen, und ein anderer schon dicht vor der Elbe sein Netz aussetzt. Ein heimkehrender, bekannter Kapitän hat ihm nämlich zugerusen, daß er draußen in der und der Peilung einen dichten Heringsschwarm, der sich der Mündung nähere, wahrgenommen habe. Da will nun der junge Fischer einmal sein Glück versuchen an neuer, ungewohnter Fangstelle. Vielleicht macht er auch einen solchen reichen "Betri-Fischzug" und kann dann einen großen Teil der Bantschuld, die noch auf dem neuen Fahrzeug lastet, wieder

Bild 21.

tilgen. Wir sehen hier ein Grundschleppnetz mit altmodischem Baum, auf dessen Grundbügel aufmerksam gemacht wird.

Die andern sind weiter westlich gesegelt und treffen dann auch fremde, dem selben Ziel zustrebende Mitkewerber.

Da haben wir schon einen der großen Emdener Heringslogger

Bild 22.

vor uns. Diese haben eine Besatzung von 11—18 Mann, messen an 238 chm und können 330—450 Heringsfässer und 10 000 bis 11 000 kg Salz an Bord nehmen. Doch sind sie nur einige Monate im Jahre, beschäftigt. Sie sind seit dem Jahre 1865 an Stelle schwererer Fahrzeuge eingebürgert. Die Abbildung führt uns auf

Bilb 23.

das Vordeck eines Fischersahrzeuges. Der Geringslogger ist ein verbessertes Modell des ursprünglich französischen "Chassemarée". Ihre Lugger=(Ruthen=)Takelung hat man in solche mit Gaffel umgeändert, den Großmast kann man umlegen. Dadurch liegt man beim Fischen, nur mit dem kleinen Segel am Treibermast, viel besser hinter der

Bilb 24.

"Fleth", dem unendlich langen Netze. Die Boote manöbrieren vorzüglich und besitzen gute Seeeigenschaften. Man wollte sie, wenn der Hering verschwunden ist, mit Grundschleppnetzen sischen lassen, hatte damit aber keine rechten Erfolge. Dieses neuartige Fangsgerät brachten die Engländer zuerst im Jahre 1847 bis unter die

Bild 25.

deutsche Küste. Es war anfänglich (das linke Bild) ausgespannt an einem etwas über 10 m langen, 16 cm starken Baum, der durch zwei schlittenartige eiserne Bügel an den beiden Enden ungefähr in Meterhöhe über dem Meeresgrunde gehalten wird, wie uns das Bild vorhin deutlicher zeigte. Die obere Vorderkante dieses taschenartigen, sich nach hinten immer mehr verengenden 36—38 m langen Garnes mißt 30, die untere 45 m. Das sie einfassende Tau ist durch Untwickeln und Rollen gegen zu große Abnutung auf dem Meeresgrunde gesichert, wenn es über dem Boden entlangschrapt. Man segte mit diesem Sach gewissermaßen den ganzen Grund rein und ließ nichts entsommen. Allerdings ging bei dieser Fangmethode mancher Fisch kaput oder wurde doch unansehnlich, dann warf man ihn einfach wieder über Bord; denn bei dem erstaunlich lohnenden Fange kam es auf einige Fische mehr oder weniger gar nicht an. Es war die richtige Raubssischerei!

Schlimmer noch wurde den armen Fischen mitgespielt, als erst

Bild 26.

die Fisch dam pfer auf der Bildfläche erschienen. Britischem und amerikanischem Vorbilde folgend, setzte der Geöstemünder Fischereireeder Busse im Jahre 1885 die ersten Schiffe dieser Art auf der Weser in Betrieb. Bis zum Jahre 1912 hatte sich allein auf diesem Revier ihre Zahl schon auf 142 vermehrt. Alles in allem waren in jener Zeit bereits 290 Fangdampfer in Deutschland registriert mit einer Besatzung von 3550 Mann. Die Zahl der Fischdampfer würde heute eine noch viel größere sein, wenn die Kriegsjahre ihre Flotte nicht so gewaltig vermindert hätte. Von 1885—1899 sind die Maße dieser Fahrzeuge ständig gestiegen. Nachdem die ersten nur 26,8 m Länge besaßen, waren sie im An= fang dieses Jahrhunderts bereits bis zu 39,0 m gediehen; während die Breite von 6,2 auf 6,6, der Tiefgang von 2,9 auf 3,6 m zu= genommen hatte. Die ersten besaßen eine Maschine von 120 und um die Jahrhundertwende schon von 325 Pferdefräften. Die neuesten aus den letzten Jahren haben noch etwas mehr Breite, sind bis auf über 40 m Länge, über 4 m Tiefgang und 450 Pferdekräfte gestiegen! Der Baum war schließlich auf 18 m Länge gewachsen und bildete eine recht unbequeme Zugabe zu dem so reichlichen Fang verschaffenden Netze. Da kamen dann in den 90er Jahren die Scherbretter auf, deren Hantierung bequemer als das Von= und

Bild 27.

Anbordnehmen des langen Baumes ist, der auch oft eine Gefahr für die Schraube bildete. Wir werden diese Bretter später noch= mals auf einem größeren Bilde sehen können.

Verlassen wir einmal an Bord eines Fischdampfers den Hafen, um ihn auf einer Reise zu begleiten. Allerdings ist nicht gerade

Bild 28.

zu einer Wintertour zu raten. Man sieht an dem vereisten Tauwerk und dem Oberschiffe, wie schwer es die Leute draußen wohl getroffen haben. Jeder überdampfende Tropfen erstarrt sosort zu sestem Kristall! — Man muß sich gleich mit dem Kapitän gut bekannt machen, denn wenn man in der engen Kajüte wochenlang die Beine mit jemandem unter denselben Tisch stecken soll, der einem nicht genehm ist, dann würde das Zusammenleben bald unerquicklich sein. Der alte Bers sagt ja:

"Raum ist in der kleinsten Hütte Für zwei Menschen, das ist wahr; Doch in dieser Schiffskajüte Bleibt das Sprichwort nicht mehr wahr!"

Unten ist es eng und stickig heiß und es riecht nach Tran, dabei rollt und schlingert der Dampfer, sich von einer Seite heftig auf die andere wiegend, daß man schon vor Euxhaven seekrank werden kann.

Bilb 29.

Der Dampfer hier vor uns sitzt bei Niedrigwasser auf Grund und neigt sich etwas, nach uns zu, auf die Seite, so daß wir auf sein Oberdeck blicken können. Wir sehen auf dem Bordeck seine Winde, die wir später noch genauer betrachten können, wenn wir auf dem Decke selbst stehen. Der Aufbau gleich dahinter ist das Ruderhaus. Oben auf diesem ist die Brücke, die der Kapitän bes steigt, wenn er weite Umschau und guten Ausguck halten will.

Der Dampfer ist dem Segelsischer überlegen, denn er hat mehr Kraft, das viel Reibung verursachende Netz über den Meeresboden wegzuziehen. Der Segler aber braucht dazu eine gewisse Windsstärke. Lohnt an einer Stelle der Fang nicht, so ist der Dampser imstande, schnell einen anderen Ort, der mehr Beute verspricht, aufzusuchen; der Segler aber kann nicht überall hinkommen, weil er ja vom Winde abhängig ist. Droht Unwetter, ist der Dampser,

Bild 30.

der seine Netze immer mit der starken Dampswinde, die unser Bildhier vorführt, einholt, wieder im Borteil. Denn er kann seine kostbaren Fanggeräte und sich selbst schneller und leichter in Sicherheit bringen.

Vor der Brücke sehen wir diese mächtige Winsch oder Winde, die das Netz einholt. Es gehört viel Erfahrung dazu, dies zur rechten Zeit zu besorgen, denn, wenn man zu lange schleppt, tut das dem Inhalt im Netze nicht gut; die Fische werden beschädigt oder unansehnlich. Kommt man über steinigen Grund, scheuert der Taussaum entzwei, hatt wohl gar, wodurch ein Reißen oder der Verlust

des Netzes eintreten kann. Hat man schlechte Ware an den Markt gebracht, dann bekommt der Führer ein schief Gesicht vom Reeder, und er selbst guckt auch schief in seinen Geldbeutel; denn er ist auf Anteil am Fang angestellt.

Die Scherbretter sind schwere Plankengefüge, mit Eisenschienen

Bild 31.

beschlagen, etwa 3 m lang und 1¼ m breit. Sie stehen senkrecht auf dem Meeresgrunde beim Fischen; deshalb sind ihre vorderen unteren Enden abgerundet. Dadurch gleiten sie leichter über Sindernisse am Meeresboden hinweg und haken nicht hinter etwa im Wege liegende Telegraphenkabel! Wir sehen hier auf dem Vilde das vordere Brett, das zuerst geworfen wird, dahinter das lohbraune Netz, klar zum Aussetzen. Vier Mann können diese voll Wasser gesogene Borrichtung knapp heben, deshalb unterstützt sie ein kleiner Galgen oder Kran. Das Fahrzeug nuß beim Überbordwersen Gang behalten, damit das Netz "klar" an den Grund kommt. Sosbald das vordere Brett durch Vorwärtsbewegen des Dampsers nach

Bild 32.

hinten gelangt ist, wird auch das achtern befindliche Scherbrett los= gelassen. Die Kurrleinen daran sind aus Stahldraht, haben einen Umfang von 6-8 cm und enden in einen Ring, int dem wiederum vier Kettenenden ungleicher Länge aus den vier Ecken des Scherbrettes befestigt sind. Die Leine greift so an, daß der Druck mehr auf die Hinterkante kommt und dadurch eine drachenähnliche Wirkung ausübt, d. h. die Bretter scheren — daher ihr Name — nach außen und spannen das Netz, wie uns unser Bild hier deutlich zeigt. Das Nets mißt an der oberen Kante 30, an der unteren 45 m, so daß dieser untere Saum nachschleppt, das Netz eine offene Tasche bildet. Der am Grund aufgestörte Fisch schreckt in die Höhe, gerät oben an die seine Freiheit bedrohenden Maschen und prallt wieder abwärts. Da das Netz inzwischen weiter vorgezogen ist, sitzt er in der Falle. Man kann Tiefen bis zu 160 m mittels des Grundschleppnetzes abfischen, dampft gegen den Wind an und gibt der Leine die dreifache Länge der Wassertiefe. Nachts ist das Net doppelt so lange Zeit

aus wie am Tage, an dem man vier Stunden schleppt, um dann mittels der Winde Netz und Fang einzuholen. Oft werden Segel gesetzt, um das Schiff gut zu halten, damit es besser auf der See liegt. Man hat jetzt nur aufzupassen, sich nicht gegenseitig anzuvempeln. Der Fischdampfer ist nämlich ein Herdentier. Es spricht sich im Hafen leicht herum, wieviel ein jeder gesangen hat. Der

Bild 33.

neidische, nicht so glückliche Führer kann ja leicht sehen, wieviel Körbe aus dem Raum seines vom Glücke begünstigten Mitbewerbers herauskommen. Da folgen dann alle, die weniger gut abgeschnitten haben, diesem Kapitän mit dem reichen Fang wie einem Leithammel. Deshalb sieht man die Fischdampser immer zu Duzenden beieinsander. Da sie nur sehr langsam weiter kommen, wenn sie ihren Riesenbeutel am Meeresboden hinter sich schleifen, können sie sich unter Umständen sogar Besuche machen, Proviant austauschen oder Wichtiges miteinander besprechen. Der Kundige kommt leicht an ihnen vorbei.

Sind im Sommer Heringsnetze ausgesetzt — der Fang dauert nur vom Juni bis November —, so ist die Anordnung der "Fleth"

Bild 34.

so wie's das Bild uns deutlich zeigt. Dieser sich lang auf mehrere Tausende von Metern erstreckende Netvorhang wird je nach Bedarf aus einzelnen Stücken von 40 m Länge zusammengenestelt. Segler können bis 2100 m Ausdehnung hantieren, der Dampfer vermag sogar mit bis 150 aneinander geknoteten Neten, mit 4500 m Gesamtlänge, zu sischen, er kann sich ja dann mit Silse seiner Maschine besser halten als der Segler und ist schließlich auch das ganze Jahr besichäftigt. Denn in den anderen Monaten, wenn der Hering sehlt, fängt er andere Fischsorten und hat infolgedessen eine besser geübte Mannschaft zur Verfügung. Wie man sieht, reichen die Nete nicht ganz an die Obersläche. Das untere Einsassungstau wird mit Bleis

Bild 35.

sinkern beschwert, das obere durch Kork oder Holz emporgehalten, so daß eine senkrechte Netwand dem ankommenden Heringsschwarme das Bordringen wehrt. Die Fische bleiben mit den Kiemen hängen und werden dann beim Aufnehmen aus den Maschen gelöst, wie wir nachher noch sehen können. — Da sie einzeln darin sitzen, bleibt der Fisch besser erhalten, als wenn der ganze Fang im Grundsschleppnetz durchs und übers und untereinandergerührt wird.

Dieser große Netzbeutel ist überhaupt eine schwere Last, wenn

Bild 36.

er seitlich am Dampfer hängt, fertig zum Einnehmen an Deck. Man sieht, wie sich das verhältnismäßig kleine Fahrzeug ordentlich zu uns überneigt.

Nun heißt es für den Führer, genau aufpassen, damit die Winde zur rechten Zeit eingreift und rasch stoppt, wenn man das Netz erst klaren muß; sonst reißt man die Maschen, oder die Leute bekommen die Finger unter die Leinen und unter die Kollen. Dann

Bild 37.

gibt es böse Reiß= und Quetschwunden, die oft Blutvergiftungen zur Folge haben, weil an Deck und an dem Handwerkszeug mitunter noch Reste früherer Fänge, die schon Fäulniskeime enthalten, hängen geblieben sein können. Die Seeberufsgenossenschaft weiß ein Lied von diesen Schäden zu singen; deshalb sorgt man, daß die Leute in Samariterkursen belehrt werden, Wunden rein zu halten.

Um den Fang zu sortieren, wird das Deck durch senkrecht aufsgestellte Better in viele Fächer eingeteilt, dann geht das Schlachten

Bild 38.

vor sich. Wir sehen hier im Bilde links hinter der gewaltigen Winsch schon solche trennende "Schotten" an Deck. Ehe man aber daran geht, den Fang zu verarbeiten, wird das zweite Netz an der andern Seite, das vorher gereinigt und ausgebessert sein muß, schon wieder in die Tiefe versenkt für neue Beute vom Meeresboden. Rechts vorne schräge, gegen die Bordwand geneigt, nehmen wir auch noch den Bügel oder Kran für das Heben und Überbordsetzen des

Bild 42.

Steuerbordscherbrettes wahr. Die Luke hinter dem senkrechten Brette führt in den Fischraum. Sie wird doppelt verdeckt und ist mit Isolierstoff gegen Eindringen der Wärme in den Raum außsgefüttert. Auch schräg links blickt der Bügel von Backbord herüber durch.

Bild 39.

Die innere Einrichtung des Dampfers geht vorzüglich aus dieser Abbildung hervor. Ganz hinten die kleine Kajüte (1), in der wir zu Gaste weilen, und weiter vorne der Reihe nach solgend: Maschine (2), Kessel (3), die Kohlenbunker, Borratsraum (4). Daran schließt sich (5) der Fischvaum und noch weiter vorne der Eiskeller (6). Damit das Eis die Fische nicht drückt, muß es zu etwa saustgroßen Stücken zermahlen sein, ehe es an Bord genommen wird. Dann solgen: der Mannschaftsraum (7), Kabelgat (8) und Wassertank (9), die keiner weiteren Erklärung bedürsen.

Da die Hantierung mit dem Netz wohl im Großen und Ganzen auf Seglern und Dampfern dieselbe ist, so sollen die folgenden Bilder bald ein, bald das andere Schiff zeigen. Hier wird das volle

Bild 40.

Heringsnetz ausgeschüttelt. Auf allen Fahrzeugen ist die Arbeit schwer, sie bringt krumme Rücken und klamme Finger. Da das Netz an der Windseite gesetzt und eingeholt wird, stehen die sämtslichen Leute, sobald nur etwas Brise kommt, ständig bis zu den Hüften in der schölenden Flut. Salzwasser und oft Eiseskälte! Aber trotzem kommt unverdrossen Masche für Masche des unendlich langen Netzes über die Reeling. Diese beiden Mannschaftsbilder führen uns einmal wieder auf das Deck eines Heringsloggers, dessen Netzen von gen wir schon früher betrachten durften. Sehr

Bild 41.

schwere Arbeit ist das Einwinden des Netzes, wenn es mit der Handwinde gemacht werden muß, mit "Knochendampf", wie der Seemann sagt. Anders gestaltet sich das Einbringen des stundenlang über den Grund hinweggeschleiften Netzsackes vom Grundnetz. Schließlich sieht man von ihm schon den Beutel. Er ist voll;

es hat sich diesmal gelohnt, und allen ist es fröhlich ums Herz trotz der beschwerlichen Arbeit. Da gab's dann vordem wohl für die durchfrorenen, nassen Fischer einen ordentlichen guten Trunk; man kann's verstehen; aber leider soll man in früheren Jahren sehr of t Gelegenheit genommen haben, einen Ermunterungstrunk zu genehmigen!

Lassen wir die Dampswinsch aber drehen, dann geht's doch fixer. Schon ist der Stert, das Ende des Netzes, nach oben, man hat eine "Talje", die vom Mast herunterbummelt, daran gehakt, und nun bedarf es nur der Lösung des unteren Bändsels, dann purzeln alle die zappelnden, springenden und auf die Planken

Bild 43.

schlagenden silbernen Leiber heraus. Zunächst aber fällt dieser Sprühregen auf den Mann, der das Netz öffnen muß. Seinem Olzeug tut's nun nicht viel; an Land promenieren will er ja nicht in diesem Anzuge. Aber seine Beute, guter Berdienst. Alle an Bord sind ja außer der Heuer auch auf Anteil am Fang angestellt, daher Freude bei allen.

Nun kommt erst mal der dick Junge, der die Küche mit zu versehen hat, und sucht für jeden Mann so ein halbes Dutzend tellergroßer Schollen heraus. Die Arbeit in der frischen, salzigen Luft macht Appetit; wir gönnen's den Wackeren aber auch. Man nimmt zum Backen schönen, hellgelben Lebertran, der freilich in der Pfanne etwas streng riecht. Der Fisch schmeckt aber vorzüglich, genau als sei er mit der frischesten Grasbutter gebraten. Man verssuche es nur mal!

Früher bekamen die Leute die Lebern als Nebenverdienst überwiesen. Das hat man jetzt zum Teil abgelöst; neue Fahrzeuge haben Dampspressen, die gleich nach dem Fange den Tran zu gewinnen ermöglichen.

Bild 44.

Doch was ist uns alles an Deck gepurzelt? Schollen und Dorsche, Kabeljau und Seesterne, die das Netz, über den Grund schleppend, mit in den Sack gerissen hat. Da versucht eine große Seespinne, so'n "Dwarsloper", sich aus der ihr nicht passenden Gesellschaft zu absentieren; ein Hummer, der uns auch zur Beute geworden, schließt sich dem andern Schalentier an; aber die Hände der Fischer sind schneller, sie erfassen die Ausreißer und werfen sie in die Extraabteile für vornehme Passagiere!

Kohlfische, Steinbutt von Tischgröße und garstig aussehende, stachliche Rochen, selbst des "Meeres Hnänen" haben sich, freilich

Bild 45.

unfreiwillig, hier eingefunden. Der Hai ist keiner der schlimmen Menschenfresser; es sind Hunds- oder Dornhaie, aber doch unverstennbar an dem scharfen Gebiß in dem unten sitzenden eigenartigen Rachen.

Bild 46.

Dies scherzhafte Bild zeigt, was sonst noch alles ins Netz geraten kann außer Fischen, wie z. B. einzelne Felsblöcke, Seegrasbüschel, Wrackteile und irgendwelche über Bord gefallene Gegenstände.

Alls man zuerst Fische nie gesehener Art vom Grunde heraufholte, da war den Fischern bald klar, daß man doch diese ungewohnte, aber darum nicht weniger gute und schmackhafte Kost nicht einsach den Fluten wieder zurückgeben dürse. Man machte freilich die Erfahrung nach dem alten Sprichwort: "Bat de Buer nich kennt, dat fritt he nich", und da hieß es dann, das Publikum erst zur Annahme dieser neuen auf dem Markte erscheinenden Fische zu erziehen. An Bord war man freilich anfangs selber in Berlegenheit, da man die Namen dieser Sorten nicht kannte. Doch der Niederdeutsche ist im Besitz einer genügenden Portion von Mutterwitz, er half sich mit schnell erfundenen Phatasiebezeichnungen wie: "Scheefschnut, Judendeern, Grotoog". Auch die Händler kamen den Hausfrauen zur Silse, die in Berlegenheit waren, unbekannte Gerichte solcher Fische auf den Tisch zu bringen. Hatten diese Reulinge nur irgendwelche entsernte Ahnlichkeit mit bekannten Fischen, die schon länger auf dem Speisezettel figurierten, so wurden sie rasch getauft. Es erschienen dadurch "Seelachs, Seeaal, Forellenstör, Graubart, Austern= und Karbonadensische". Das klingt sym=pathischer als die zoologischen Bezeichnungen "Seeteusel, Seewolf, Kapenhai, Köhler und Rochen". Wenn's nur gekauft wird und schmeckt. Name ist Schall und Rauch. Dieser Schall aber muß gut sein.

Nehmen wir nun mal die uns bekannten Sorten auf diesem

Bild 47.

Bilde der Reihe nach, so haben wir

- 1. Dorfch,
- 2. Mafrele,
- 3. Schellfisch,
- 4. Hering, der im Vergleich zu den andern hier etwas groß erscheint; unter ihm die zarte
- 5. Flunder,
- 6. die schmackhafte Seezunge und
- 7. den König der Gerichte, den Steinbutt.

Wie sich die Natur den Bedürfnissen anpaßt, lehrt die Biologie: der junge Plattsisch hat noch auf jeder Seite ein Auge, die Sehwertzeuge sind zuerst symmetrisch verteilt. Da aber der Fisch immer mit derselben Seite auf dem Grunde des Meeres liegt, wo ihm das untere Auge natürlich nichts nützt, so wandert es schließlich auf die obere Hälfte herum.

Die Leute teilen sich in die Arbeit und werken Hand-in-Hand. Der eine schlicht die Fische auf, der andere reißt den Inhalt heraus, der dritte sortiert und ein anderer steigt mit dem einen Bein, das durch den hohen Seestiefel geschützt ist, in die große "Spülsbalge" und rührt mit seinem Fuß die blutigen Leiber der gesichlachteten Fische herum, bis sie rein sind und aufs Eis kommen können. Damit die oberen Schichten die unteren nicht zerdrücken, werden Bretter zwischen die einzelnen Lagen geschaltet; oft wird noch Stroh oder Papier unter das Eis geschoben, um es längere Zeit am Schmelzen zu hindern. Über die Luke kommt noch eine Folierschicht, dann wird auch der obere Deckel aufgelegt und dicht gemacht, nachdem der Fang geglückt ist. Mit vollem Fischraum steuern wir, so schnell die Maschinen laufen wollen, heimwärts; denn wer zuerst kommt, hat den Preis in der Hand. Wird viel Ware auf den Markt geworfen, dann fallen die Sätze.

Bild 48.

Unser Dampfer liegt wieder nach vollendeter Reise glücklich am Bollwerk. Die Winden rassell unaushörlich. Ein Korb, unsgesähr einen Zentner schwer, nach dem andern schwebt aus dem Raume empor und wandert in die Halle. Oft hat man 700 bis 800 Zentner hereingebracht und gut verdient. In dem geräumigen Schuppen wird gleich nochmal sortiert und alles zum Verkauf sertig gemacht. Mitunter geht der Fang unmittelbar aus dem Schiffsraum in besonders dazu eingerichtete Eisenbahnwagen, wie hier dargestellt ist. Die Bahn hat Extrazüge eingelegt, die für billige Tarise die leicht verderbliche Ware ohne Ausenthalt mitten ins Vinnensland befördern, wo der Fisch noch gut frisch ankommt. Während des Krieges hat man sich in Verlin öfter an schönen und billigeren Fischgerichten erfreuen dürsen, als man sie an der Küste haben konnte!

Der Dampfer zeigt hier übrigens hinten rechts den achtern das Heck überragenden Baum mit dem früher beschriebenen großen Eisenbügel.

Bild 49.

In der Fischhalle sind nun alle die silbernen, auf dem Rücken blaugrau schimmernden Leiber Reihe an Reihe geschichtet. Während der Segelschiffer früher direkt an die Hausfrauen und "Köckschen"

Bild 50 u. 51.

oder an die Karrenhändler verkaufte, hat jetzt der Großbetrieb ein= gesetzt und erst durch diesen werden dann die Kleinhändler versorgt, die später mit ihrem weniger melodischen als lautem Gesange: "Scheune labennige Butt, — Schellfisch, — Hering, gröne Hering" durch die Straßen ziehen.

In der Halle erscheinen die Auftionatoren und Großhändler und überheben den Fischer der ferneren Sorge, seinen Fang zu verwerten. Ob dies in Geestemünde geschieht oder in Euxhaven,

Bild 52 u. 53.

wir finden überall dasselbe Verfahren. In Deutschland muß man streben, den Seefischfang immer noch zu vergrößern. Wir sehen

Bild 54.

an dieser Übersicht, wie die einzelnen Nationen beteiligt sind, und wie sie ihren Erlös, den das Meer uns so reichtich schenkt, verswerten. Da stehen wir Deutschen sast unten an, nur der Osterreicher ist in der Reihe noch hinter uns. Bei dem schlechten Stande unserer Baluta können wir uns vom Auslande jetzt auch gar keine Seesische kaufen, wir müssen sie also selbst fangen und ermöglichen dann zu gleicher Zeit, wenn wir die Fischdampferslotte vermehren, einen Teil der vielen, vielen stellenlosen Seeleute, die nach Abgabe unserer Handelsflotte ohne Beschäftigung sind, wieder unterzusbringen.

Wenn der Winter die Gewässer mit dichter Eisdecke belegt, dann entsteht, namentlich in der Ostsee, ein reges Leben und Treiben an der Küste. Der Fischer hat seine Boote aufs Land gezogen und nimmt den Schlitten und die Eisart, hackt sich Löcher

Bild 55.

in die starre Decke und versucht, den Fisch zu spießen oder Netze unter das Eis zu bringen. Man hört mitunter, daß bei ablandigem Winde der Eisgürtel, der die Küste umschließt, abgesprengt und mit vielen Fischern samt ihren Gerätschaften nach See hinaussgetrieben wird. Dann sind oft Hilfsexpeditionen nötig, um die gefährdeten Leute zu bergen.

Im Sommer dagegen stellt der Fischer zu Zeiten dicht unter Land den Krabben oder Garneelen nach, die bis dicht an den Strand

Bild 56 u. 57.

ins seichte Wasser kommen. Leider sind sie in der Ostsee, wie einst die Heringe von Schonens Küste, in den letzten zwanzig Jahren immer seltener geworden.

Ein wichtiges Kapitel des Hochseefanges ist auch die Jagd auf

Bild 58.

das große Meerfäugetier, den Wal oder Walfisch. Es würde aber für heute abend zu weit führen, seinen Fang noch zu besprechen. Das Bild zeigt uns die Größe eines solchen gewaltigen Meers bewohners, die noch besser aus den folgenden drei Ansichten hers vorgeht. Sie belehren uns zugleich, wie man den Fisch abspeckt und

Bild 59-61.

verwertet. Die mitabgebildeten Leute geben den besten Maßstab für die riesigen Verhältnisse des seltener werdenden Jagdwildes.

Einzelne Fahrzeuge beschäftigen sich auch mit dem Fange der

Bild 62.

Seemuschel. Wir sehen hier ein Boot, das seine Fangreise angetreten hat und nunmehr das Netz aussetzt.

Auch eine ganze Anzahl von Kuttern und Ewern sucht die wohlschmeckende Auster auf und bringt dies Genußmittel für Schlemmer an den Markt.

Möchte doch bald die Zeit da sein, daß wir das so wichtige Gewerbe des Fischfanges voll wieder aufnehmen können, damit unserem Bolke die im Meere so reichlich vorhandene Nahrung ohne Aufenthalt und Hindernisse zugeführt werden kann. Über leider sind die noch so zahlreich in der Nordsee befindlichen Minen ein böser Hinderungsgrund. Es liegen ganze Felder, die nicht geräumt

Bild 63.

sifentöpse, voll des todbringenden Explosivstosses, den Fischer, der bei Nacht und Nebel mit ihnen zusammengerät. Im Jahre 1919 sind nicht weniger als 35 Fischdampser auf solche beklagenswerte Weise zugrunde gegangen. Teils war es reiner Unglücksfall, teils lag die Schuld wo anders: Leichtsinn und Habgier veranlaßten nämlich die Führer, direkt in solche nicht minenfrei erklärten Gebiete hineinzusahren. Da, wo die Grundnetze jahrelang den Meeres-boden verschont haben, winkt reicher Fang, — aber auch schneller Tod!

Da der Staat weiß, wie wichtig die Fischerei ist, so hat er sich dieses Gewerbes auch ganz besonders angenommen, wie schon früher geschildert wurde. Überall, wo Fischerbevölkerung ansässig ist, sind

Bild 64.

Sturmwarnungsstellen errichtet. Sobald die Zentralwetterwarten überzeugt sind, daß eine atmosphärische Störung vorliegt und Unswetter wahrscheinlich ist, werden Warnungen an weit sichtbaren Masten in Kegelsorm ausgehängt, damit die Fischer ihre Netze, Boote und schließlich sich selbst rechtzeitig in Sicherheit bringen können.

Man hat ferner längs der ganzen Küste auch Zufluchtshäfen

Bild 65.

für die Fischer erbaut, wie wir hier an dem Bilde in Hela erblicken, wo eine zahlreiche deutsche Bevölkerung vom Seefischfang, der nun leider in polnische Hände übergeht, lebt. Auch auf der Greifswalder Die und an vielen andern Orten sind solche Fischereihäfen ent-

Bild 66.

standen. Vor schwerstem Wogendrange geborgen, können dann die

Bild 67 u. 68.

Fischer den Sturm im sicheren Port abwettern. Wir sehen hier noch zwei weitere Häfen, die großen Anlagen von Geestemünde und Cuxhaven. Da jeder Staat seine Küste, wie schon betont, bis zu einer gewissen Reichweite, von der äußersten Landspiße ab gerechnet, als sein alleiniges Eigentum in Anspruch nimmt, hat man seit Jahren sogenannte Fischereikreuzer zum Schutz dieses Gewerbes in Dienst gehalten. Diese Schiffe haben fremde Eindringlinge, die innerhalb unserer Hoheitsgrenzen sischen, zurückzuweisen oden auch aufzus bringen, um sie den ordentlichen Gerichten zu übergeben. Der Rommandant des Kreuzers ist ihr Vertrauensmann, wenn in Aberzahl besindliche fremde Fischer die unsrigen vergewaltigen wollen. Englische Grundschleppnetzsischer fuhren mit Vorliebe über unsere Treibnetze weg und richteten ost Schaden von Tausenden an Wert an. Heute sind die Netze aus Mangel an Rohstoff sast gar nicht zu beschaffen.

Bild 69.

Der Kreuzer "Ziethen" ist unsern Fischern ein alter Bestannter und treuer Begleiter. Durch seine drahtlose Telegraphie kann er sich immer mit der Küste in Berbindung setzen, das Wetterstelegramm rechtzeitig erfahren, Hilfe herbeiholen, einen Arzt zur Berfügung stellen und dergleichen mehr. Ob er bei unserer hilfslosen Lage jetzt kräftigen Beistand wird leisten können gegen fremde Unverschämtheit, ist allerdings augenblicklich wohl zweiselhaft.

Bor dem verhängnisvollen November 1918 war die Fischereisbevölkerung der Marine als kräftiger Stamm von Mannschaften willkommen. Seit die Kiele unserer einst so stolzen Flotte auf dem Grunde der Bucht von Stapa-Flow liegen, haben wir nicht mehr die Möglichkeit, Panzer und Kreuzer zu bemannen. Aber der Seessischer wird nach wie vor die ihm vom Staate gewidmete Fürsorge treu sohnen, wenn es gilt, ein Kettungsboot zu bemannen, um

Bilb 70.

draußen den in Seenot befindlichen Schiffen beizustehen und eine gefährdete Mannschaft vom Wrack zu bergen und sie den Klauen des auf sichere Beute lauernden Todes zu entreißen. Auch als Lotsen

educa g

Bild 71.

begegnen wir dem Fischer oft, wo kein staatlicher Lotsenzwang herrscht. Im Sommer, wenn mit weniger Mannschaft gesischt werden kann, dient er auch wohl auf den schmucken Lustjachten und erwirbt sich dort Kenntnisse, mit denen er seinen Horizont erweitert.

Manch einfacher Fischer hat sich dann an Land erst eine kleine Räucherei eingerichtet, die er durch Sparsamkeit und Fleiß immer mehr vergrößerte im Laufe der Jahre. In Ellerbeck bei Kiel, in Eckernförde, bei Lübeck und an der Pommerschen Küste sind viele

Bild 72.

bedeutende Räuchereien in Betrieb, die Sprotten und Bücklinge, Flundern usw. zum Versand fertig machen, deren durch Feuer und

Bild 73 u. 74.

Rauch vergoldete Schuppen zum leckeren Mahle reizen. In Bratereien werden noch andere wohlschmeckende Fischkonserven her=

Bild 75.

gestellt. Diese Industrie verschafft vielen Leuten guten Berdienst. Von welcher Ausdehnung eine solche Betätigung werden kann, zeigt uns dies Lager auf dem Bilde, das einem das Wasser im Munde zusammenlaufen läßt, wenn man alle die Schätze mustert. — Aber nicht nur für diese Leute gibt die Hochseefischerei Lohn und Brot, sie versieht noch viel mehr Gewerbe mit steter, fortlaufender Ein= nahme. Kistenfabriken müssen für Behälter sorgen, in denen der Versand stattfindet. Durch diesen werden wiederum Fuhrleute und nicht zum wenigsten die Eisenbahn in Nahrung gesetzt. Die bei der Kistenfabrikation abfallenden Späne wandern wieder in die Räuchereien und Bratereien. Zum Einlegen der so behandelten Fische müssen Fabriken tätig sein, die die Blechdosen herstellen und andere, die den nötigen Essig bereiten. Selbst der Salz= transport für die Schiffe wie für die Industrie am Land und die Eisfabriken haben erfreuliche Aufträge zu gewärtigen. Schließlich wandern noch die Abfälle, die zur Nahrung ungeeignet sind, in die Düngerfabriken und kommen dem Acker zugute, damit man auch zu dem schönen Fisch das frische Brot hat.

gründe finden.

Wir sehen aus diesen Mitteilungen, wie wichtig die Fischerei für unsern Nationalhaushalt ist, und wir sind alle überzeugt, daß wir noch viel mehr als früher dafür sorgen müssen, den Seefisch allgemein auf den Tisch des deutschen Bürgers zu haben. Wir geben dann vielen, vielen Leuten Beschäftigung, brauchen nichts ans Ausland zu zahlen und können das im Meer aufgespeicherte Kapital direkt für uns als Einnahme buchen. Wenn wir hören, daß bereits im Jahre 1912 die Ergebnisse des britischen Hochseefischfanges sich auf 290 Millionen Mark (!) beliefen, so kann uns dies nur anspornen zu regerer Tätigkeit. Von dieser gewaltigen Summe wurden für 94 Millionen Mark exportiert und rund 40 davon gingen nach Deutschland! Allein 32 Millionen Mark zahlten wir für Salzheringe an das Ausland! Diese Summen beweisen doch auf das schlagendste, wie notwendig eine Bergrößerung unserer Hochsee= fischerflotte für die Ernährung Deutschlands ist. Darum ist es auch die Pflicht jedes, der es mit dem Vaterlande wohl meint, seine Freunde und Bekannten auf diese Tatsachen hinzuweisen und sie zu veranlassen, so oft es der Geldbeutel erlaubt, sich mittags die schmackhaften Seefische auf den Tisch bringen zu lassen.

Bild 77.

Die deutsche Seefischerei wird auch in Zukunft für die Er= nährung des Volkes von allergrößter Bedeutung sein. Ihre Förderung und Unterstützung ist eine nationale Aufgabe, an deren Lösung der Deutsche See-Verein tatkräftig mitzuarbeiten bestrebt ist.

Schlußbild.

Präsidial-Geschäftsstelle

Deutschen flotten-Vereins

Berlin W 35, Karlsbad 4. * Fernspr.: Amt Lützow, 6440.

Celegrammadresse: Flottenflagge, Berlin.

Wer das Meer beherricht, beherricht bie Welt."

1914

Verzeichnis

A. der Lichtbilderreihen, B. der gedruckten Vorträge.

A. Cichtbilderreihen.

(Größe der Glasplatten 81/2: 10 cm.)

Reihen, die nicht mit der Flotte im Zusammenhang stehen, können nur unseren Ortsgruppen überlaffen werden.

Bu den einzelnen Vorträgen vermögen wir immer nur eine Reihe

Jeder Reihe sind besondere Verzeichnisse beigegeben, die auf Wunsch zur Verfügung zu ftellen. zur vorherigen Drientierung leihweise überfandt werden.

Nr.	Bezeichnung.	Anzahl der Bilder	Aus: führung der Bilder	Geeigneter Vortragsstoff*)
1	Deutschlands und Englands Machtmittel zur See. (Die verschiedenen Schiffs- arten und Häfen der deutschen Flotte und zum Vergleich Ansichten der ver- schiedenen Kriegsschiffsgattungen der englischen Flotie. Außerdem Bilder vom Dienst an Bord deutscher Kriegs-	75	farbig	mit Bortragstert zu den Bilbern.
2 3	Die modernen Kriegsflotten der Welt.	75 77	"	desgl. ohne Vortragstert.
4	Die dentsche Kriegsflotte im Bergleich zu den Flotten anderer seegeltenden Staaten. (Hauptinpen der deutschen, englischen, japanischen, französischen, russischen, italienischen, österreichischen u. ameri-	76		mit Bortragstert zu der Bilbern.
	fanischen Flotte, ferner Manöverdars stellungen und Bilder vom Dienst und Inneneinrichtung der deutschen Flotte) Wie vor (Reihe 4 u. 5 haben gleiche Bilder)			besgt.

[&]quot;) Da, wo mehrere Vorträge angegeben find, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Reihe überlassen werden. (Berzeichnis der gedruckten Vorträge Seite 7.)

-				
Nr.	Bezeichnung	Anzahl der Bilder	Aus: führung der Bilder	Geeigneter Bortragsstoff*)
6	Die deutsche Kriegsmarine (Häfen und alle Schiffsgattungen, Armierung der Schiffe, Flottenmanöver, sowie Dienst und Freizeit an Bord)	75	farbig	mit Bortragstegt zu den Bildern.
7	Die Entwicklung unserer Flotte unter Kaiser Wilhelm II. (Die verschiedenen Schiffs- arien usw. seit 1888, ferner Bewass- nung, Flottenübungen und Innen- einrichtungen unserer Kriegsschiffe. Leben und Treiben an Bord)	77		besgl.
8	Wie vor (Reihe 7 u. 8 haben gleiche Bilder)	77	"	desgl.
9	Material und Personal der Kaiserlichen Marine. (Die Bestandteile unserer Flotte und deren Armierung, sowie die Mannschaften bei ihren Dienstvers richtungen)	75	"	besgl.
10	Deutschlands Kampfmittel zur See. (Alle Schiffsarten, ferner Manöverbilder und Bordleben)	75	"	besgl.
11	Unfere Kriegsflotte	76	"	besgl.
12	Die Kriegsflotte und unsere Blaujacken	76	"	besgl.
13	Die deutsche Kriegs= und Handelsflotte	80	"	besgl
14	Ban und innere Einrichtung unserer Kriegs= schiffe (nebst Schiffsansichten)	76	"	besgl.
15	Ban, Bewaffnung und innere Einrichtung unserer modernen Linienschiffe, sowie Kriegsschiffe ältester und neuester Zeit	75	"	besgt.
16	Ban und Einrichtung moderner Sandels= dampfer	80	"	besgl.
17	Dienst an Bord (neben einigen Schiffs- ansichten speziell Bilder von den verschiedenen Verrichtungen an Bord)	80		besgl.
18	Leben und Treiben an Bord unserer Kriegs= schiffe; ferner neueste Schiffsansichten	78	"	besgi.
18a	Dasselbe. (Beide Reihen haben gleiche Bilder)	78	"	
19	Manöverbilder der deutschen Flotte (nebst Schiffsansichten)	76	"	Borirag 3, 4, 5, 12, 15, 33, 49, 51, 52.
20	Flotten= und Landungsmanöver einschl. Schiffsansichten (andere Bilder als Reihe 19) Weitere Neihen über den Flotten- stand, sowie über Ban, Einrichtung	76	"	wie vor.
	stand, sowie über Bau, Einrichtung und Bestückung siehe Neihe Nr. 81 bis 85			

[&]quot;) Da, wo mehrere Vorträge angegeben find, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Reihe überlassen werden. (Berzeichnis der gedruckten Vorträge Seite 7.)

Nr.	Bezeichnung	Anzahl ber Bilder	Aus= führung der Bilder	Geeigneter Vortragsstoff*)
21	Die Geschichte des Schiffes. (Bon der ersten Entwickelung des Schiffes bis zum Dreadnoughtbau)	80	farbig	mit Vortragstert zu den Bilbern.
22	Die Geschichte der Hausa (vom 12. bis 17. Jahrhundert) und einige Bilder der neuen deutschen Flotte	40		besgi.
23	Die Entwickelung der braudenburgisch= preußisch=deutschen Seemacht (vom ger= manischen Kampfboot bis zur neuesten Zeit)	76		besgl., außerdem Bor- trag 42.
24	Entwickelung der deutschen Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert	79		mit Vortragstert zu den Bilbern.
25	Die Bedeutung der Seemacht in der neueren Geschichte (See=Gesechte und Unter= nehmungen, nebst Porträts)	77	Taking and	desgl.
26	25 Jahre deutscher Marine. (Schiffs= ansichten der älteren und neueren Flotte, Uebungsbilder der Flotte, Porträts)	67		besgl.
27	Artillerie und Panzer der deutschen Flotte. (Geschütze, Geschosse, Geschoswirfungen und Panzerung)	50	schwarz	Vortrag 18 oder auch 11 bzw. 13, 15.
28	Artillerie, Torpedo und Minen der deutschen Flotte nebst Schiffsansichten	68	größtenteils farbig	Bortrag 11, 18, 12 ober 3, 4, 5, 33, 49, 51, 52.
29	Seeminen, Torpedos, Torpedoboote und Unterseeboote, sowie Nebungen derselben	77	farbig	mit Vortragstert zu den Bildern, auch Vortr.11.
30	Wie vor (die gleichen Bilder)	77	,	besgl.
31	Unterseeboote verschiedener Staaten. (Ent- wickelung, innere Einrichtung, Bau und Kriegsbrauchbarkeit)	77		mit kurzen Erläuteruns gen, sowie Vortrag 58, auch 30, 31, 38.
32	Dasselbe (andere Bilber)	81		besgl.
33 34	Kreuzer der verschiedenen Staaten. (An= sichten und Uebungsbilder)	64	"	Vortrag 46.
35	Seerettungswesen, Leuchttürme und Fener- schiffe	81	"	mit Vortragstert, außer: dem Vortrag 14 od. 25.
36	Leuchttürme und Fenerschiffe	72	,	Vortrag 25, auch Text von Reihe 35.
37	Wie orientiert sich der Seemann an der Küste?	38	größtenteils farbig	mit Vortragstert zu den Bildern.
38	Wie orientiert sich der Seemann auf hoher See? (Anwendung der technischen Heiseschilderung) Beiseschilderung)	41		besgl.

[&]quot;) Da, wo mehrere Vorträge angegeben find, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Reihe überlassen werden. (Berzeichnis der gedruckten Vorträge Seite 7.)

		Unzahl	Nus=	Geeigneter
Mr.	Bezeichnung	ber Bilder	führung der Bilder	Vortragsstoff*)
39	Deutsche Küstengestade an der Ost- und Nordsee	70	farbig	mit Vortragstert zu den Bilbern.
40	Seekabel und Flotte. (Legung und Ber= wendung des Seekabels; Herstellung des Materials)	64	ichwarz	Bortrag 47.
41	Seehandel und Reederei	58	"	mit Vortragstext z. d. Bil- bern, auch Vortrag 48.
42	Die beutsche Seefischerei	50	"	Vortrag 16.
43	Eine Wanderung durch die Kaiserl. Werft Wilhelmshaven, sowie durch die Ans lagen und Stadt Wilhelmshaven	65	farbig	Vortrag 29.
44	Eine Wanderung durch moderne Linien-	68	"	Bortrag 26, auch 22.
45	Kiel, Kieler Woche, Nordlands= und Mittel= meerreise des Kaisers	79	teilweise farbig	mit kurzem Vortragstert zu den Bildern.
46	Eine Reise von Hamburg nach Oftassen (Reiseschilderung nach China und Japan)	81	farbig	mit Vortragstert zu den Bilbern.
47	Eine Weltreise nach Samoa, der Perle der Südsee	80	"	besgl.
48	Eine Reise ins Mittelmeer — westliche Seite — (Gibraltar, Tanger, Algier, Syrafus, Meisina, Palermo, Pompeji, Capri, Sorrent, Rom, Florenz, Pisa, San Remo, Monaco, Nizza, Cannes)	71		besgl.
49	Eine Reise ins Mittelmeer — öftliche Seite — (Benedig, Triest, Korfu, Tripolis, Aegypten, Palästina, Athen, Smyrna, Konstantinopel)	68		besgi.
50	Eine Schülerfahrt nach Hamburg, Kiel, Helgoland, Wilhelmshaven u. Bremen	80		besgl.
51 52 53 54 55	Eine Lehrerfahrt nach der deutschen Wasser= fante — die lette Fahrt —. (Die Reihen sind sämtlich gleich)	3e 76	teilweise farbig	als Anhalt Bortrag 7.
55a 55b	(Beide Reihen haben gleiche Bilder)	}3e 71	"	besgi.
56	Der Kaiser Wilhelm-Kanal während und nach der Erweiterung	72	farbig	mit Vortragstext zu der Bildern.
57	Selgoland einst und jett. — Seine Be- deutung für unsere Flotte.	77	,	besgl.
57a	Dasselbe. (Reihe 57 und 57a haben gleiche Bilder)	77	"	besgl.

[&]quot;) Da, wo mehrere Vorträge angegeben sind, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Reihe überlassen werden. (Verzeichnis der gedruckten Vorträge Teite 7.)

Nr.	Bezeichnung	Anzahl ber Bilder	Aus: führung der Bilder	Geeigneter Vortragsitoff*)
58	Riantschon, das deutsche Schutzgebiet in Ostasien.]3e 71	farbig	mit Bortragstert zu den Bilbern; außerdem Bortrag 21.
59	Dasselbe. (Beide Reihen haben gleiche Bilder)			besgl.
60	Unsere deutschen Kolonien in Afrika. — (Schilderung von Land und Leuten)	76	*	mit Vortragstext zu den Bilbern.
61	Deutsch-Ostafrika (wie vor)	79	"	besgl.
62 63	Deutsch=Südwestafrika; unter Berück= sichtigung des Aufstandes und der Diamantengewinnung. — (Beide Reihen haben gleiche Bilder)	} 3e66	"	mit textlichen Erläute- rungen zu den Bildern, außerdem Vortrag 20.
64	Kamerun und Togo Weitere Neihen über die afrika= nischen Kolonien siehe Neihe 76—78.	52	"	besgl.
65	Die deutschen Besitzungen in der Südsee (In fernen Meeren)	80	"	mit Vortragstert zu den Bildern.
66	Marotto und ein Teil von Tripolis	51	schwarz	ohne Vortragstert.
67	Indien, Land u. Leute: Reiseschilderung, unter besonderer Berücksichtigung der Kronprinzenreise	57	farbig	mit Vortragstext zu den Bildern.
68	China, Land und Leute. Eine Reise- schilderung durch China	69	"	mit furzem Vortragstert zu den Bilbern.
69	Die Beschießung und Erstürmung der Takuforts am 17. Juni 1900	49	"	besgl.
698	Der Krieg in China 1900/01. Schilderung der bedeutenden Episoden	79		Bortrag 9.
70	Japan, Land und Leute	60	"	mit furzem Vortragstert zu den Bilbern.
71	Der Ruffisch = Japanische Krieg.	1		m (m 90) anal draw and
72	Bilder) (Beide Reihen haben gleiche] 3e 96	"	Vortrag 32, welcher auch lange Erläuterungen der Bilder bringt.
73	Die Seeschlacht von Tsuschima	47	"	Bortrag 34.
74	Schweden } Jede Reihe zeigt eine Flotten-	61	"	mit kurzen Erläute- rungen.
75	Norwegen betreffenden Lande	80	"	ohne Vortragstert.
76	Die Flotte und die Kolonien, hauptsächlich Deursch=Südwestafrika	80	"	mit furzen Erläuterun- gen, als weiterer An
77	Die Flotte und die Kolonien, hauptsächlich Deutsch=Ostasrika	81	"	halt Bortrag 20 und ein Flottenvortrag 33 49, 51, 52.
78	Die Flotte und die Kolonien, hauptsächlich Kamerun und Togo	81	"	

[&]quot;) Da, wo mehrere Borträge angegeben find, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Meihe überlassen werden. (Berzeichnis der gedruckten Vorträge Seite 7.)

Nr.	Bezeichnung	Anzahl der Bilder	Aus- führung der Bilder	Geeigneter Vortragsstoff*)
79 80 80a	(Ernste und heitere Bilder aus dem Marines leben (Schiffstypen, Flottenmanöver, Bilder aus dem Leben und Treiben in der Kriegs= und Handelsmarine). — In allen 3 Reihen gleiche Bilder	3e 79	farbig	mit Bortragstert zu den Bildern.
81	Die deutsche Kriegsstotte (Bau, Einrich= tung, Bestückung, Schiffsansichten, Ma= növerbilder, Bordleben)	76	"	13, 33, 49, 51, 52, auch Vortrag 13.
82	Dasselbe)	76	110	
83	" Jede Reihe andere Bilder	76	"	besgi.
84	" Seve steuje univere Suver	75	7	
85	,)	75	"	
86	Schnellbampfer "Kronprinzessin Cecilie" des Norddeutschen Lloyd. — Schil- derung eines modernen Passagier- dampfers	59	"	Vortrag 44 gibt Tert zu den Bildern.
87	Die Eroberung der Luft und unsere Ma- rine. (Ballons, Luftschiffe, Flug- maschinen und Wasserslugzeuge ver- schiedener Staaten, ferner die Ver- wendung der Flugzeuge in unserer Marine)	100		mit Bortragstert zu den Bilbern.
88	Moderne Schulschiffe. — Einrichtung, Dienst, Leben und Treiben	64	. "	besgi.
89	(3wei Jahre im fernen Osten. — Dienst= und Reiseerlebnisse S. M. S. "Hansa" z. It. des Russisch=Japanischen Krieges in China und Japan	114		beggl.
90	Dasselbe. (Beide Reihen haben gleiche Bilder)	114	"	besgl.
91	Der Panamakanal und seine Zukunfts= aussichten in kritischer Beleuchtung	71	"	besgl.
92	Der Balkankrieg	50	"	ohne Vortragstert.
93	Die Freiheitskriege	55		mit Bortragstegt zu ben Bilbern.
94	Eine Finnlandreise des Dentschen Flotten- Bereins	70	"	ohne Bortragstert.
95	Ban und innere Einrichtung des Riesen= dampfers "Imperator"	52	"	eine allgemeine Abhand- lung über den "Im- perator" ist vorhanden.

') Da, wo mehrere Borträge	angegeben find, fi	önnen jeboch in	nmer nur 1, höchftens
2 Borträge leihweise gu jeder Reihe			
Seite 7.)			

96. Der Suezkanal und Aegypten	70
97. Die deutsche Flotte im Weltkriege	108
	135
	80
99. Der Kriegsschaupl, Lille-Verdun	79
100. Der Kriegsschaupl. in den Vogesen	76
101. Der Kriegsschauplatz in Russisch-Polen	81
102. Der Kriegsschauplatz in Ostpreussen	
103. Der Kriegsschauplatz in den Karpathen	the same of the sa
104. Oestlicher Kriegsschauplatz	
105. Westlicher Kriegsschauplatz	81
106. Ernstes und Heiteres hinter der Front	78
107. Die Türken auf dem Vormarsch zum	
Suezkanal	76
108. Im Schützengraben und Unterstand	53
109. Belgien, Antwernen und der Kriegs-	
schauplatz in Westflandern	72
110. Oesterreich-Ungarn gegen Italien	100
111. Der Kriegsschauplatzan den Darda-	
nellen	61
112. Der Kriegsschauplatz in Berbien	81
113. Unsere Matrosen in Flandern	100
113a. Dasselbe	100
771 The Wolfelendon	200
115. Dasselbe	200
116. Aus feindlichen Lagern nach Aufnahmen	
und Zeichnungen unserer Gegner	81
117. Indien	81
118. Der Kampf um Tsingtau 1914	81
119. Die Kriegsgefangenen in Deutschland	81
120. Alters- und Invalidenheim d. Deutschen	
Flottenvereins in Eckernförde	74
	200
	200
	100
	100
	100
124a. Dasselhe	100

125. Die Schlacht an der Somme	100
126. Der Kriegeschauplatz in Rumanien	100
127. Der unbeschrankte U-Bootskrieg	100
128. Dasselbe	100
129. Dasselbe	100
130. Dasselbe	100
131. Dasselbe	100
132. Dasselbe	100
133. Der Sieg im Rigaischen Meerbusen	86
134. Dasselbe	86
135. Dasselbe	86
136. Dasselbe	86
137. Unser siegreiches Vordringen in	
Italien	100
138. Dasselbe	100
139. Dasselbe	100
140. Bei unseren Truppen im Westen	100
141. Das Flugwesen im Weltkriege	100
142. Leben und Treiben hinter der Front	80
143. Die grosso Schlacht im Wosten	100
144. Die Schlacht in Flandern	100
145. Deutsche Burgen	60
146. Unsere Marine in Flandern	81
147. Bilder aus dem Westen	74
148. Doutsch - Ostafrika	80
149. Dunilph Richardanspfor Frank si.	
" I many you very many to	yy.
instron finnighten	
150-154. Driffeland inter den friendliggen Frie	1 0
LO 1 June more more que de la companya de la compan	22220
THE STATE OF THE PARTY OF THE P	
153. 157. Din Guling ilner Frindred Brokinging	1 10
158-160 20 Charfailled fine itis dant ff Holestino	inflyfuft.
161-160. Bollo branisher wir vin familely 161-165, Die Frank Grypaliffers.	ull /2
161-163, The Jungle Grand like	
164-166. Gares 18. 8 8 19 19 Javes.	
o The front.	

B. Gedruckte Vorträge

in Heftform, die sich als Vortragsstoff zu vorstehenden Lichtbilderreihen eignen, sofern nicht bereits anderer erläuternder Vortragstert zu den Bildern gehört, was bei den in Betracht kommenden Reihen angedeutet ist.

	gehört, was bei den in Betracht	fom	menden Reihen angedeutet ist.
	trags=	Borir	
1. 2. 3.	Das moderne Schlachtschiff, bzw. das Linienschiff.	30. 31. 32.	Die Unterwasserwassen. \ S. auch Unterseeboote. \ Nr. 38 u. 58. Der Russisch=Japanische Krieg.
4.	Seefrieg und Arbeiterbevölferung.	33.	Warum braucht Deutschland eine starke Flotte.
5. 6.	Landwirtschaft und Flotte.	34.	Die Seeschlacht von Tsuschima und ihre Lehren.
7.	Eine Fahrt nach der deutschen Wasser- kante.	35. 36.	*)
8. 9.	Der Krieg in China.	37.	Die Bedeutung der Seemacht für das Aufsteigen und Sinken der Völker.
10.	*)	38.	Unterseeboote.
11.	Die Waffen der Seeschlacht (Artille= rie, Torpedo und Minen).		Die Exerzierplätze unserer Kriegsschiffe und ihre Uebungen auf diesen Plätzen.
-	Strategie und Taktik im Seekrieg.	41.	Rolleneinteilung der Mannschaft an
13.	Bau und Bewaffnung der heutigen Panzerschiffe.	42.	Bord. Die Entwickelung der brandenbur=
14.	Schutz gegen Seegefahr (See= rettungswesen).		gisch=preußisch=deutschen Seemacht. Ein Tag an Bord.
15.	Wie kämpft eine Flotte?	44.	Schnelldampfer "Kronprinzessin
16.	Seefischerei.	45.	Cecilie".
17.	Küstenbefestigungen.	46.	
18.	Artillerie und Panzer.	10.	Bereins. (Nach der Vorlage 1912.)
19.	Warum begann man erst so spät mit dem Ausbau einer starken deutschen Flotte?	C047751	Seekabel und Flotte.
20.	Der deutschen Kolonien Wert und wirtschaftliche Bedeutung.		Deutschlands Seehandel und Reederei nebst Erläuterung der Lichtbilder.
	Unser Schutzgebiet Kiautschou.	49.	Die soziale Bedeutung der deutschen Kriegsflotte.
22.	Das Linienschiff, eine schwimmende Festung.	50.	*)
23.	Wie orientiert sich der Seemann an der Rüste?	51.	Die deutsche Flotte in der Vergangen= heit u. ihre Bedeutung in Gegenwart und Zufunft.
24.	Wie orientiert sich der Seemann auf der hohen See?	52.	Deutschlands See = Interessen und Schutbedürfnis.
25.	Leuchtfeuer.	53.	
26.	Eine Wanderung durch moderne	-	Zwei Jahre im fernen Often.
27.	Linienschiffe.	55.	*)
28.	*)	56.	Was ist erreicht — was noch zu
29.	Eine Wanderung durch die Raifer=	-	erreichen?
	liche Werft, Hafen und Stadt Wil-	57.	England und Deutschland.
	helmshaven.	58.	Das neuzeitige Unterseeboot.

^{*)} Nicht mehr zeitgemäß, daher in Neubearbeitung.

Als weiteres Vortragsmaterial können ferner folgende

Vorträge des Museums für Meereskunde

leihweise überlassen werden:

- 1. Riel und Wilhelmshaven.
- 2. Der Hamburger Hafen.
- 3. Lübeck, sein Hafen, seine Wasser-
- 4. Die Freie Hansestadt Bremen, ihre Hafenanlagen und Verbindungen mit der See und dem Hinterlande.
- 5. Der Hafen von Rem-Pork.
- 6. Die Seehafen von Maroffo.
- 7. Die Safen der Adria.
- 8. Die festländischen Mordseehafen.
- 9. Die deutschen Seefüsten in ihrem Werden und Vergehen.
- 10. Der Deichschutz an den deutschen Küsten.
- 11. Meer und Küste von Rügen bis Alsen.
- 12. Die Rüste der englischen Riviera.
- 13. Der Suezfanal, seine Entstehung und Entwickelung.
- 14. Nordische Seefahrer im früheren Mittelalter.
- 15. Die Segelschiffahrt der Reuzeit.
- 16. Auf einem Segler um Rap Horn.
- 17. Kriegsichiffsbejagung.
- 18. Schiffsordnungen und Schiffsgebräuche einst und jetzt.
- 19. Große und Kleine Kreuzer.
- 20. Unterseeboote.
- 21. Torpedowaffe.
- 22. Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten in Vergangenheit und Gegenwart.
- 23. Der Kompaß in seiner Bedeutung für die Seeschiffahrt, wie sür unser Wissen von der Erde.
- 24. Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen.
- 25. Ebbe und Flut.
- 26. Die Post auf bem Beltmeer.
- 27. Flaschenposten, treibende Bracks.
- 28. Der Seeraub.
- 29. Eine Dzeanfahrt, der Sicherheits= dienst an Bord.

- 30. Eine Dzeanfahrt, der innere Dienst
- 31. Eine Dzeanfahrt, der Dienst des Proviantmeisters.
- 32. Die Entwickelung der Schiffsmaschine.
- 33. Vierzig Jahre schwarz-weiß=rot.
- 34. Das Eis des Meeres.
- 35. Die Heilfräfte des Meeres.
- 36. Gefiederte Bewohner des Meeres.
- 37. Tierische Wanderungen im Meere.
- 38. Die Scholle, ein Nutfisch der deut-
- 39. Die deutsche Hochseesegelsischerei in Bergangenheit und Gegenwart.
- 40. Die großbritannische Hochseefischerei.
- 41. Die westindischen Korallenriffe und ihr Tierleben.
- 42. Uniere Kalisalzlager, ein Geschenk des Meeres an den deutschen Boden.
- 43. Kohlenversorgung und Flottenstüß= punkte.
- 44. Die deutsche Eisenindustrie und die Rriegsmarine.
- 45. Der Fährverkehr zur See im europäischen Norden.
- 46. Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit.
- 47. Ostseehandel und Landwirtschaft im 16. und 17. Jahrhundert.
- 48. Auf einem deutschen Kabeldampfer bei einer Kabelreparatur in der Tiefsee.
- 49. Die deutsche Seekabelpolitik.
- 50. Die Kontinentalsperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung.
- 51. Tfingtau.
- 52. Trieft und die Tauernbahn.
- 53. Balparaiso und die Salpeterküste.
- 54. Der Golfftrom.
- 55. Die Fahrten eines deutschen Seemannes um die Mitte des 19. Jahrhunderts.
- 56. Das Museum für Meereskunde zu Berlin.

Präsidial-Geschäftsstelle



Deutschen flotten-Vereins

Berlin W 35, Karlsbad 4. * Fernspr.: Amt Lützow, 6440.

Celegrammadreffe: Flottenflagge, Berlin.

"Wer das Meer beherrscht, beherrscht die Welt."

Verzeichnis

A. der Lichtbilderreihen, B. der gedruckten Vorträge.

A. Cichtbilderreihen.

(Größe ber Glasplatten 81/2: 10 cm.)

Reihen, die nicht mit der Flotte im Zusammenhang stehen, können nur unseren Ortsgruppen überlassen werden.

zur Verfügung zu stellen.

Jeder Reihe sind besondere Verzeichnisse beigegeben, die auf Wunsch

Nr.	Bezeichnung	Anzahl ber Bilder	Aus: führung der Bilder	Geeigneter Vortragsstoff*)
1	Deutschlands und Englands Machtmittel zur See. (Die verschiedenen Schiffs- arten und Häfen der deutschen Flotte und zum Vergleich Ansichten der vers schiedenen Kriegsschiffsgattungen der englischen Flotte. Außerdem Bilder vom Dienst an Bord deutscher Kriegs- schiffe)	75	farbig	mit Vortragstert zu den Bildern.
2	Dasselbe (Reihe 1 u. 2haben gleiche Bilber)	75	"	besgl.
3	Die modernen Kriegsflotten der Welt. (Ansichten der neuzeitigen Kriegsschiffe aller seegeltenden Staaten der Welt)	77		ohne Vortragstert.
4	Die bentsche Kriegsflotte im Bergleich zu den Flotten anderer seegeltenden Staaten. (Hauptinpen der deutschen, englischen, japanischen, französischen, russischen, italienischen, österreichischen u. ameri= fanischen Flotte, ferner Manöverdars stellungen und Bilder vom Dienst und Inneneinrichtung der deutschen Flotte)	76		mit Vortragstext zu ben Bilbern.
5	Wie vor (Reihe 4 u. 5 haben gleiche Bilder)	76	- "	besgl.

[&]quot;) Da, wo mehrere Vorträge angegeben find, können jedoch immer nur 1, höchstens 2 Vorträge leihweise zu jeder Reihe überlassen werden. (Berzeichnis der gedruckten Vorträge Teite 7.)