

Jacobs, M. H.

Article — Digitized Version

Die niederländische Seefischerei

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Jacobs, M. H. (1955) : Die niederländische Seefischerei, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 7, pp. 405-406

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132119>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

sedlitz hergestellt; diese gehen jedoch an die Werften für die sowjetischen Frachtschiffaufträge. Schon 1950 erhielt deshalb Bergmann-Borsig in Ost-Berlin den Auftrag, die Generatorenherstellung aufzunehmen. Bisher waren die Schwierigkeiten allerdings recht groß. 1953 konnten in den Kraftwerken Peenemünde und Erfurt fertigmontierte Turbinen nicht in Betrieb genommen werden, weil die Generatoren fehlten. Auf längere Sicht mag es der DDR jedoch gelingen, den Generatorenengpaß zu mildern.

An neuen Stromerzeugungskapazitäten sollen bis zum Ende dieses Jahres (1955) in Betrieb genommen werden:

Kraftwerk „Elbe“ in Vockerode bei Dessau	192 000 kW
Kraftwerk Chemnitz	110 000 kW
Kraftwerk Trattendorf (1. Abschnitt d. Wiederaufbaus)	100 000 kW
Kraftwerk in der Stadt des Eisenhüttenkombinates Ost	75 000 kW
Kraftwerk Magdeburg	25 000 kW
Kraftwerk Kulkwitz bei Leipzig	25 000 kW
Kraftwerk Lauta	25 000 kW
Kraftwerk Peenemünde	25 000 kW
Kraftwerk Bitterfeld	12 500 kW
Kraftwerk Dresden	12 500 kW
Industrie-Kraftwerke Meuselwitz, Calbe, Lauchhammer und Sonderhausen	40 000 kW

Selbst wenn es gelingt, die für das letzte Jahr des Fünfjahresplanes der DDR vorgesehenen Bau- und Installationsvorhaben in vollem Umfang und rechtzeitig zu verwirklichen, wird damit der Engpaß Stromversorgung nicht beseitigt sein.

Die niederländische Seefischerei

Dr. M. H. Jacobs, Haarlem

Die über Jahrhunderte währende Bedeutung der niederländischen Seefischerei erklärt sich nicht nur durch Hollands günstige Lage zu den Fanggebieten, sondern auch durch seine Absatzmöglichkeiten im großen west- und mitteleuropäischen Hinterland. Wenn auch mit der fortschreitenden Industrialisierung der Anteil der Fischerei am Sozialprodukt erheblich sank, so blieb sie doch bis heute eine ergiebige Devisenquelle. Auch ist sie von großer Wichtigkeit als Eiweißquelle für die Volksernährung.

ENTWICKLUNG DES FISCHFANGS

Der große Aufschwung, den die niederländische Seefischerei gegen Ende des vorigen Jahrhunderts mit der Einführung der Dampf-Trawler und der Herings-treibnetz-Logger nahm, dauerte bis 1920. Einigen rückläufigen Jahren folgte die Hausse von 1924 bis 1929. Die Wirtschaftskrise von 1930 traf die Fischerei besonders schwer. Die Frischfischausfuhr kam nahezu zum Erliegen, während sich auf den inländischen Fischabsatz das Sinken der Kaufkraft auswirkte. Die Regierung sah sich deshalb genötigt, verschiedenen Zweigen der Fischerei finanzielle Hilfe zu leisten und sowohl die Anlandungen als auch den Absatz zu regulieren.

Anlandungen 1930—1954

(in 1000 t)

Sorte	1930/38	1947/49	1950	1951	1952	1953	1954
	J. D.	J. D.					
Seefisch	39,0	40,2	45,5	50,5	46,4	54,2	52,5
Plattfisch	14,5	17,7	21,0	20,8	21,9	23,0	19,4
Rundfisch	20,4	17,8	17,9	19,1	17,9	20,2	21,9
Makrelen	4,1	4,7	6,6	10,6	6,6	11,0	11,2
Heringe:							
Salzheringe	67,7	85,3	79,0	82,6	91,7	107,1	94,6
Frischheringe	24,8	42,1	33,3	41,7	42,8	51,7	49,8

Anm.: Die in diesem Bericht veröffentlichten Tabellen sind dem „Centraal Bureau voor de Statistiek“, Den Haag, und den Veröffentlichungen des Ministeriums für Landwirtschaft, Fischerei und Ernährung entnommen.

Durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges unterblieben die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, so daß die Fischerei in jener kritischen Zeit kaum über Rücklagen bzw. Kapital für Neuanschaffungen verfügte. Mit den fortschreitenden Kriegshandlungen war es der Fischereiflotte in Anbetracht der Minengefahr unmöglich geworden, die Häfen zu verlassen. Nach Beendigung des Krieges wurde der Fischfang wieder aufgenommen, nachdem die Regierung 10 Mill. hfl zur Ver-

fügung gestellt hatte, um die Fischereiflotte wieder seeklar zu machen. Während sich die Fangergebnisse besonders von Heringen, Makrelen und Plattfischen beträchtlich erhöhten, stiegen die Rundfischanlandungen kaum.

STRUKTUR DER FLOTTE

Obwohl sich der Export nicht unbefriedigend entwickelte, ist die Lage der niederländischen Fischereiflotte in vielerlei Hinsicht nicht als günstig zu bezeichnen. In der Nordseefischerei nahm nämlich die Bedeutung der großen Trawlfischerei stark ab, während die der Kutterfischerei entsprechend größer wurde.

Zusammensetzung der niederländischen Fischereiflotte (Einheiten)

Fahrzeugart	1938	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Dampftrawler	91	53	45	26	26	22	20
Motortrawler	5	9	9	13	14	13	12
Dampflogger	44	29	27	23	21	20	20
Motorlogger (Treibnetz)	216	177	190	192	188	196	197
Kutter usw.	260	352	374	342	355	344	304

Die Dampftrawler und Dampflogger verzeichnen einen starken zahlenmäßigen Rückgang. Die verlorengegangenen Dampflogger wurden durch Motorlogger ersetzt. Der zahlenmäßige Rückgang der Dampftrawler-Flotte ist nicht ausschließlich auf die Verluste während des Krieges zurückzuführen. Seit 1945 wurden auch viele kleine unrentable Fahrzeuge abgewrackt. Man ersetzte nur einen geringen Teil durch größere neue Dampf- oder Motortrawler, dagegen erfuhr die Motorkutter-Flotte eine beträchtliche Vergrößerung. Demzufolge erhöhten sich auch die Plattfischanlandungen.

Da der Rückgang der großen Ijmuidener Trawlfischerei hauptsächlich der Tatsache zuzuschreiben ist, daß die dort ansässigen großen Reedereien sich beinahe ausschließlich der Nordseefischerei widmen, beschloß die niederländische Regierung, die Hochseefischerei im Atlantischen Ozean zu fördern. Eine Anzahl großer Trawler, die für die Fischerei um Island geeignet waren, wurden auf Versuchsfahrten geschickt. Für die Dauer dieses Experiments sind zwei Jahre angesetzt, damit die Fischer sich die nötigen Erfahrungen aneignen können.

Um das Risiko für die Unternehmer zu verringern, garantiert der Staat die Preise einiger Fischarten, nämlich für Kabeljau, Seelachs und Rotbarsch. Die garantierten Mindestpreise für diese Sorten betragen 15,00, 12,50 und 10,00 hfl pro Zentnerkiste. Fisch, der auf den Auktionen den Mindestpreis nicht einbringen kann, wird von der Regierung zum Garantiepreis angekauft. Sie bezahlt außerdem für jede Kiste angelandeten marktgängigen Fisch einen Zuschuß von 4,00 hfl, und zwar bis zu einem Maximum von 2400 Kisten.

Der Staat garantiert aber nicht nur die Preise, sondern trägt jetzt auch zur Kostendeckung für die weiten Seereisen bei. Bis zu einem Maximum von 24 Tagen wird pro Fahrt und pro Tag ein Zuschuß von 240 hfl gewährt. Diese Zuschüsse verfallen jedoch, wenn das Fangergebnis einer Fahrt mehr als 65 500 hfl beträgt. Wenn das Ergebnis niedriger ist, aber eine gewisse Norm überschreitet, erfahren die Zuschüsse eine entsprechende Verminderung.

Sorgen verursacht auch die Lage der Heringsflotte. Während des Krieges verlor sie ein Sechstel ihres Loggerbestandes. Der Verlust konnte bisher nur teilweise ersetzt werden. Einige Logger wurden vergrößert und mit schweren Motoren ausgerüstet. Beinahe die Hälfte der Loggerflotte ist heute überaltert und verfügt über nur geringe Motorkapazität, während die Aufenthaltsräume für die Besatzung ganz und gar nicht mehr den modernen Anforderungen entsprechen. Auch die niederländischen Garnelen- und Sardellenfischer müssen sich zum großen Teil noch mit überalterten, unzuverlässigen Fahrzeugen behelfen. Um diesen Kleinbetrieben entgegenzukommen, gibt man ihnen Gelegenheit zur Übernahme geeigneter Schiffe aus zweiter Hand.

MODERNISIERUNG

Um die niederländische Fischereiflotte zu sanieren, sah sich die Regierung gezwungen, einen „Flottenplan“ auszuarbeiten. Im Rahmen dieses Plans sollen insgesamt höchstens 110 neue Fahrzeuge gebaut werden, während man für die Garnelen- und Sardellenfischerei 100 Schiffe aus zweiter Hand ankaufen will.

Flottenplan der Seefischerei

Fahrzeug	Baukosten pro Fahrzeug (in 1000 hfl)	Investitionskosten (in Mill. hfl)
10 Trawler	1 250	12,5
40 Logger	500	20,0
20 Kutter	200	4,0
40 kleine Kutter	135	5,4
100 Fahrzeuge durch Ankauf aus zweiter Hand	20	2,0
Insgesamt		43,9

Die Verwirklichung dieses Plans erfordert 43,9 Mill. hfl. Die neu gebauten Fahrzeuge sollen im allgemeinen dem Ersatz der überalterten Schiffe dienen. Falls die Reeder vom Staat garantierte Kredite in Anspruch nehmen, sind sie verpflichtet, die Schiffe in den Niederlanden bauen zu lassen. Außerdem ist es zur Ver-

Finanzierungsplan

Finanzierungsquelle	Finanzierungsbetrag (in Mill. hfl)
Eigene Betriebsmittel	9,6
Hypothekarkredite von Privatbanken	11,0
Darlehen auf eigenes Risiko der „Herstelbank“	5,8
Darlehen der „Herstelbank“ unter Staatsgarantie	17,5

meidung übermäßiger Anlandungen verboten, die durch neue Schiffe ersetzten Fahrzeuge noch weiterhin im niederländischen Fischfang einzusetzen. Die Regierung ist nicht bereit, für die ersetzten Schiffe Abwrackprämien zu gewähren, da sie den Anschein einer Subventionspolitik vermeiden will.

ANLANDUNGEN UND VERBRAUCH

Die Niederlande waren von jeher ein bedeutendes Fischexportland und sind bemüht, diese Bedeutung zu erhalten. Während der Gesamtwert der Fischanlandungen heute ca. fünfmal so hoch liegt wie vor dem Kriege, ist der Gesamtwert der Ausfuhr auf das Achtfache gestiegen. Der inländische Verbrauch aber ist auf ungefähr dem gleichen niedrigen Niveau geblieben wie vor dem Kriege.

Während der einheimische Fischverbrauch im Jahr nur durchschnittlich 8—9 kg je Kopf beträgt, erreicht der Durchschnittsverbrauch in Deutschland 12 kg, in Dänemark 16 kg, in Schweden 20 kg und in Großbritannien sogar 25 kg. Im Interesse sowohl der Konsumenten

Anlandungen, Export und Inlandsverbrauch von Fischen, Schal- und Krustentieren

Jahr	Anlandungen (in Mill. hfl.)	Export	Verbrauch pro Kopf (in kg)
1938	19,5	13 6	9,2
1946	72,2	19,3	12,4
1947	82,7	40,2	14,8
1948	89,7	46,0	11,9
1949	72,3	66,9	8,7
1950	71,5	60,5	8,7
1951	84,3	78,0	9,3
1952	89,4	95,4	8,8
1953	96,1	99,1	8,8
1954	94,5	110,0	8,4

als auch der gesamten Volkswirtschaft wäre es wünschenswert, daß der Fischverbrauch gesteigert wird, da er billige Eiweißstoffe liefert. Deshalb strebt man außer der Sanierung der Fischereiflotte auch eine Verbesserung des Absatzapparates an. Zur Verwirklichung dieses Zieles wurden aus den amerikanischen „Moody Funds“ 1,5 Mill. hfl u. a. zur Anschaffung von Kühlanlagen für den Einzelhandel zur Verfügung gestellt. Außerdem sollen überall im Lande neue Kühl- und Gefrierhäuser zur Vervollständigung der Kühlkette errichtet werden.

Auch der Fischverarbeitung und -zubereitung wird Aufmerksamkeit geschenkt. Über ein Viertel der Anlandungen von Frischhering wird heute in Form von Konserven exportiert. Die Heringsräuchereien bedienen einen ständig wachsenden Exportmarkt. Vor 1940 hatte die Fischmehlherstellung in den Niederlanden noch keine Bedeutung. Heute werden jährlich 12 000 t Fischmehl produziert, womit allerdings der eigene Bedarf nur teilweise gedeckt werden kann.

Die Fischkonservenindustrie, die ihre Ausrüstung stark modernisieren muß, um auf den Exportmärkten in Preis und Qualität konkurrenzfähig zu sein, kann die Investitionen nicht ganz aus eigenen Mitteln bestreiten, so daß der Staat auch hier mit Krediten der „Herstelbank“ Unterstützung gewähren muß. Für diese Kredite übernimmt der Staat bis zu einem Höchstbetrag von 2,5 Mill. hfl die Garantie.