

Drei Reisen nach Island: deutsche Fischereischutzboote in isländischen Gewässern

Heidbrink, Ingo

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Heidbrink, I. (2000). Drei Reisen nach Island: deutsche Fischereischutzboote in isländischen Gewässern. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 23, 203-216. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52567-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DREI REISEN NACH ISLAND

Deutsche Fischereischutzboote in isländischen Gewässern

VON INGO HEIDBRINK

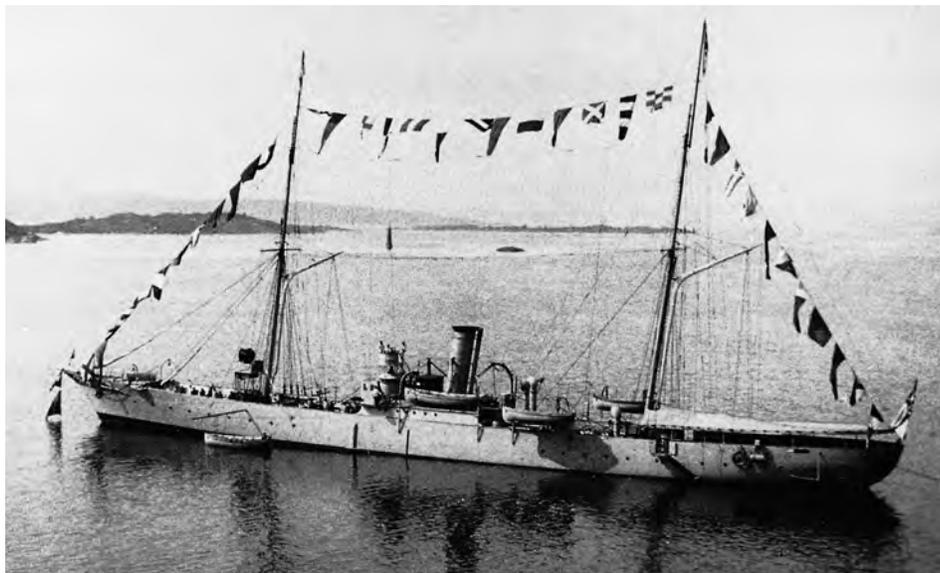
Wenige Jahre, nachdem die ersten deutschen Fischdampfer in den 1890er Jahren begonnen hatten, auf den Fangplätzen unter Island zu fischen¹, folgten ihnen deutsche Fischereischutzboote in diese Gewässer. Am 16. Juli 1903 lief mit der ZIETEN erstmalig ein deutsches Schutzboot zur Unterstützung der Hochseefischerei von Wilhelmshaven mit Kurs auf die Insel im Nordatlantik aus.² Am 30. September 1997 verließ das FSB MEERKATZE als eines der letzten deutschen Schutzboote mit dem blau-gelben Fischereischutzstander im Top den Hafen von Reykjavík.³ Gegenwärtig laufen deutsche Fischereischutzboote zwar weiterhin gelegentlich Island als Versorgungshafen an, üben jedoch keine eigentlichen Fischereischutzaufgaben in den Gewässern um den Inselstaat aus.

Nahezu einhundert Jahre liegen zwischen diesen beiden Daten, die den Beginn und das bisherige Ende des deutschen Fischereischutzes im engeren Sinn des Begriffes in den isländischen Gewässern markieren. Ein Zeitraum, in dem sich nicht nur die Schiffe und ihre technische Ausstattung veränderten, sondern mindestens ebenso sehr die von ihnen wahrgenommenen hoheitlichen Aufgaben und die der Fischerei angebotenen Hilfeleistungen.

Anhand der ausführlichen Berichte über die zweite Islandreise des FSB ZIETEN (I) in den Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, einer ausführlichen Schilderung einer Islandfahrt des FSB ZIETEN (II) aus der Zwischenkriegszeit in der vom ehemaligen Museum für Meereskunde herausgegebenen Vortragsammlung Meereskunde und der Aufzeichnungen des Verfassers über die Dokumentation der Aufgaben des FSB MEERKATZE im Jahr 1997 ist es möglich, diesen Wandel an drei konkreten Reisen nachzuvollziehen. Mit Ausnahme der besonderen Aufgaben der Schutzboote in den sogenannten Kabeljaukriegen, in denen sechs – vorübergehend sogar sieben⁴ – bundesdeutsche Fischereischutzfahrzeuge eingesetzt waren⁵, stehen die drei Reisen stellvertretend und repräsentativ für nahezu einhundert Jahre deutschen Fischereischutz unter Islands Küsten.

Fischereischutzschiff S.M.S. ZIETEN (I): Islandreise 1904⁶

Die ZIETEN trat ihre zweite Islandreise im Fischereischutzdienst am 9. Juni 1904 an und dampfte durch die Fair-Island-Passage entlang der Südküste der Færeyjar zur Ostküste Islands. Nach fünftägiger Reise erreichte sie den Fáskrúðfjörður und ankerte am 14. Juni in der Nähe der Walfangstation »Island« an der Südküste des Fjordes. Bis zum 18. Juni erkundete die Besatzung der ZIETEN die geographischen Verhältnisse an der Ostküste, um zusätzliche Informationen für die Herstellung von deutschen Seehandbüchern und -karten zu gewinnen. Darüber hinaus wurden sowohl die Walfangstation als auch die Wohlfahrts-einrichtungen für französische Seefischer im Inneren des Fjordes besichtigt. Der Bericht beinhaltet den Hinweis auf einen Besuch der Offiziere der ZIETEN in dem französischen



Fischereischutzboot ZIETEN (I). (Foto: Archiv DSM)

Hospital. Ob hierbei über die Nutzungsmöglichkeit des Hospitals durch deutsche Fischer gesprochen worden ist, ist nicht mehr zu belegen, aber äußerst wahrscheinlich.

Am 18. Juni 1904 lief das Schiff vom Fáskrúðfjörður in nördlicher Richtung aus, passierte die Nord- und Westküste Islands und erreichte am 22. Juni Reykjavík. Während der Fahrt wurden wiederum Daten für Seekarten und -handbücher gesammelt und vor allem die Angaben der bisherigen Segelanweisungen überprüft. Daneben wurden die Fischereiaktivitäten in den Gewässern entlang der Küsten aufgezeichnet, wobei besonderer Wert auf die Fischereifahrzeuge der übrigen kontinentaleuropäischen Staaten gelegt wurde.

Die folgende Liegezeit in Reykjavík war geprägt durch offizielle Besuche beim dänischen Minister für Island, dem Amtmann von Reykjavík, dem deutschen Konsul und dem Kommandanten des britischen Fischereikreuzers BELLONA. Damit erhielt die Reise der ZIETEN nahezu den Charakter eines offiziellen Staatsbesuches. Der eigentlichen Aufgabe des Fischereischutzes dienten vor allem der Erfahrungsaustausch mit der BELLONA sowie die Besprechungen mit dem dänischen Kaufmann und deutschen Konsul D. Thomsen und dem höchsten Verwaltungsbeamten der Region des Meðallandssandur und des Skeiðarársandur an der Südküste. Gerade vor dem Hintergrund der tragischen Strandung des Geestemünder Fischdampfers FRIEDRICH ALBERT im Jahr 1903 war die Neuvermessung der Südküste Islands ebenso in den Mittelpunkt des Interesses der deutschen Hochseefischerei geraten, wie die von Konsul Thomsen initiierten Bemühungen um die Errichtung von Schutzhütten für gestrandete Seeleute an diesem Küstenabschnitt.⁷

Als am 30. Juni der für Island zuständige Fischereikreuzer HEKLA in Reykjavík einlief, ergab sich noch die Gelegenheit zu einem kurzen Erfahrungsaustausch mit dessen Kommandanten, Kapitän Grove. Dieser übermittelte der ZIETEN die aktuellen Zwischenergebnisse der Vermessung der Südküste. Die wichtigste Erkenntnis war, daß der Skeiðarársandur drei Seemeilen weiter ins Meer ragte, als bislang in den Seekarten verzeichnet.⁸ Für den weiteren Fahrtverlauf ergaben sich insofern neue Erkenntnisse, als Kapitän Grove dem Kommandanten der ZIETEN mitteilte, daß eine Landung an der Südküste generell problematisch sei und mit den Booten der ZIETEN ausgeschlossen.



Die Sände an der isländischen Südostküste und die Vestmannaeyjar. (Foto: Heidbrink)

Noch am selben Tag ging die ZIETEN von Reykjavík nach See und steuerte zunächst die Vestmannaeyjar und darauf die Strände an der Südostküste an. Von See aus wurden die Wracks der deutschen Fischdampfer PRÄSIDENT HERWIG und FRIEDRICH auf dem Mýrdalsandur geortet und deren Positionen mit den Angaben in den deutschen Kartenwerken verglichen. Zweifelsfrei konnte ermittelt werden, daß diese Wracks keine Schifffahrtshindernisse mehr bildeten und somit für die künftige Hochseefischerei keine Bedeutung mehr besaßen. Die Hoffnung, die Umgebung der Wracks von der ZIETEN aus kartieren zu können, ohne an Land zu gehen, erwies sich dagegen als falsch. Die einzige Erkenntnis, zu der gelangt werden konnte, war, daß es sich bei den vor der Küste liegenden Sänden um große, teilweise von Wasser überdeckte Bereiche handelte, die von Flußläufen durchzogen wurden, deren Lage nicht einmal mit Bestimmtheit zu ermitteln war. Ebenso konnten keine Peilmarken ermittelt werden, die eine verlässliche Ortsbestimmung auf See vor dieser Küste ermöglichten. Insgesamt kam diese erste deutsche Vermessung der isländischen Südküste somit nur zu dem Ergebnis, daß es sich um ein Gebiet mit einer höchst anspruchsvollen Navigation handelt, in dem das Lot das einzig verlässliche Hilfsmittel darstellt. Die Hoffnungen auf eine Verbesserung der Sicherheit der Navigation wurden somit ganz auf die von Kommandant Grove angekündigte neue dänische Seekarte dieses Gebietes gesetzt.

Nach dieser eher ergebnisarmen Vermessung, die an sich nur bestätigt hatte, daß die vorhergehenden Strandungen deutscher Fischdampfer zumindest zu einem Teil nicht auf fehlerhafter Schiffführung basierten, sondern ebenso auf unzureichendem Kartenmaterial, ging die ZIETEN noch einmal in den Berufjörður an der Ostküste, von dort erneut zur Kohlenübernahme an der Walfangstation im Fáskrúðfjörður.

Am 13. Juli verließ die ZIETEN Island endgültig und lief mit Kurs über Færeyjar und die Shetlandinseln zurück in die Nordsee. Am 23. Juli erreichte sie schließlich wieder ihren Ausgangshafen in Wilhelmshaven.

Diese 34tägige zweite Islandreise eines deutschen Fischereischutzbootes diente insgesamt schwerpunktmäßig der Vermessung der Fanggebiete der deutschen Hochseefischerei bei Island und der Überprüfung bekannter Angaben aus dänischen und britischen Quellen für die Erstellung eigener deutscher Seekarten und -handbücher für die Fischerei.

Hoheitliche Aufgaben im Sinne einer Fischereipolizei, wie sie den Dienst in der Nordsee prägten, wurden nicht wahrgenommen, was nicht zuletzt daran lag, daß Dänemark als oberste isländische Staatsmacht zwar den Vertrag über die Regelung der Fischerei in der Nordsee, der die Grundlage für den hoheitlichen Fischereischutz bildete, unterzeichnet hatte, das Vertragsgebiet Island jedoch nicht mit einschloß.⁹ Ein deutsches Fischereischutzboot, wie die ZIETEN, hatte damit kein Mandat für irgendeine hoheitliche Aufgabe in den isländischen Gewässern.

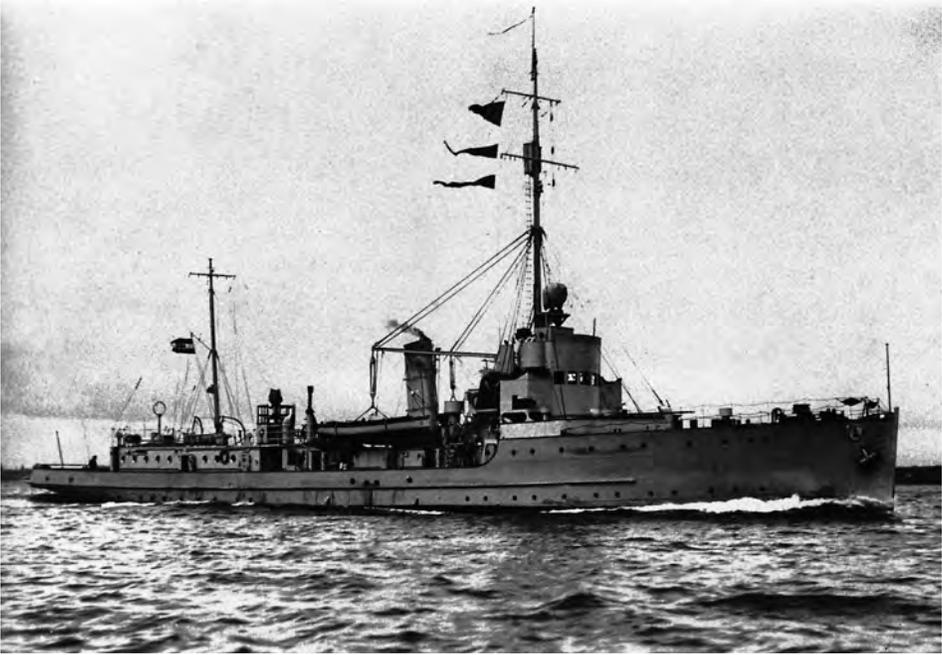
Fischereischutzschiff S.M.S. ZIETEN (II): Islandreise (zwischen 1924 und 1930)

Während sich die deutsche Hochseefischerei zur Zeit der ersten Reisen deutscher Fischereischutzboote nach Island noch in ihrer Aufbauphase befand und Islandreisen der Fischdampfer zwar bereits weit verbreitet, aber doch noch nicht alltäglich waren, gehörten die isländischen Gewässer in den 1920er Jahren zu den wichtigsten Fangplätzen der deutschen Hochseefischerei. Entsprechend war dieses Seegebiet ebenfalls zu einem der wesentlichen Operationsgebiete des deutschen Fischereischutzes geworden. Ausführliche detaillierte Reisebeschreibungen in den Fachzeitschriften der Fischerei erschienen damit kaum noch. Stattdessen wurde in populären Zeitschriften häufiger über den Fischereischutz berichtet. So auch in der vom Museum für Meereskunde herausgegebenen Zeitschrift *Meereskunde*.¹⁰

Auch wenn sich nicht mehr nachvollziehen läßt, auf welche konkreten Reisedaten sich die Aufzeichnungen beziehen, kann diese Reisebeschreibung doch als typisch für den deutschen Fischereischutz in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre betrachtet werden.

Der vielleicht augenfälligste Unterschied der Reise der ZIETEN (II) zu derjenigen der ZIETEN (I) im Jahre 1904 war, daß sich diese nicht ausschließlich auf Island richtete, sondern zunächst die Fanggründe der deutschen Hochsee- und Heringsfischerei in der Nordsee aufgesucht wurden.

Im Einsatzgebiet ging es dann auch nicht mehr um Vermessungs- und Erkundungsaufgaben, sondern um konkreten Fischereischutz. D.h. es wurden gezielt die Fischereifloten auf den Fangplätzen angelaufen. Sobald diese erreicht waren, nahm die ZIETEN (II) mit den Fischereifahrzeugen Kontakt auf und stand für allgemeine technische, medizinische und funktechnische Hilfeleistungen bereit. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, handelte es sich bei der ZIETEN (II) im Unterschied zu ihrem gleichnamigen Vorläufer nicht mehr um ein nahezu beliebiges Marinefahrzeug, das die Aufgabe des Fischereischutzes wahrnahm, sondern um ein speziell hierfür umgerüstetes Schiff. Das frühere Minensuchboot M 138 war 1924 von der Reichsmarine zum Fischereischutzboot umgebaut worden und hatte mit dem Namen ZIETEN den Schiffsnamen des Schiffes erhalten, das vor dem Ersten Weltkrieg die meisten Fischereischutzaufgaben aller deutschen Marinefahrzeuge wahrgenommen hatte.¹¹ Zusätzlich zu den Einrichtungen für den Fischereischutz, wie Hospital und Werkstätten, war die ZIETEN (II) in begrenztem Umfang für die Fischerei- und Meeresforschung ausgerüstet und konnte neben ihrer regulären Besatzung bis zu fünf Wissenschaftler aufnehmen.



Fischereischutzboot ZIETEN (II). (Foto: Archiv DSM)

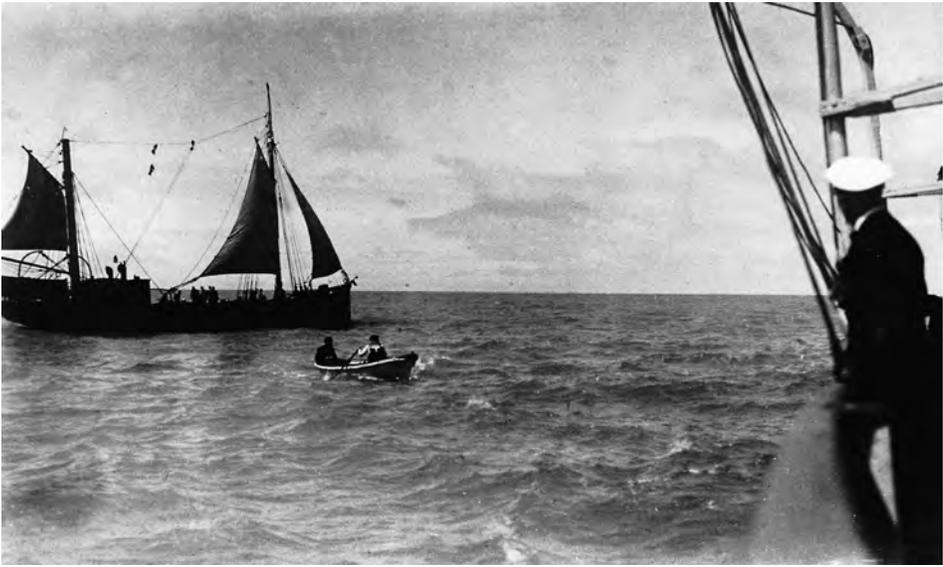
Nach dem Auslaufen aus Wilhelmshaven lief das Schiff zunächst am Beginn der beschriebenen Reise entlang der Grenze der dänischen Hoheitsgewässer zu den Fanggründen der Heringsfischerei in der Nordsee. Bereits während dieser Ausreise wurden Fischereischutzaufgaben gemäß des Vertrages über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee wahrgenommen. Wiederholt hatten deutsche Fischereifahrzeuge in den dänischen Hoheitsgewässern gefischt, und die ZIETEN nahm hier die Aufgabe wahr, solche Übertretungen der eigenen deutschen Fischereiflotte zu unterbinden und somit eine Auseinandersetzung mit dänischen Dienststellen zu vermeiden. Auf den Nordseefangplätzen der Heringsfischerei wurde anschließend Logger um Logger angefahren und während eines kurzen Parallellaufens Meldungen über den bisherigen Fang aufgenommen. Die Daten über den Tagesfang und den bisherigen Gesamtfang der angetroffenen Schiffe sendete die ZIETEN einmal täglich per Funk nach Deutschland. Dem Fischereischutz kam somit eine Aufgabe zu, die gerade für die Reedereien der Fischereifahrzeuge eine große Bedeutung besaß. Eine Loggerreise konnte leicht sechs bis acht Wochen dauern, und da die Schiffe selbst über keine Funkanlagen verfügten, mit denen eine deutsche Landstation erreicht werden konnte, war die Reederei in dieser Zeit quasi ohne Informationen über ihre Schiffe. Dank der Funkgespräche des Fischereischutzes konnten sie jedoch abschätzen, wie die bisherige Reise ihrer Schiffe verlaufen war und wann diese voraussichtlich voll Schiff gefischt hatten und die Heimreise antreten würden. Entsprechend war eine Einsatzplanung der Reedereien möglich, die eine Abstimmung der Operationen der gesamten Flotte ermöglichte und eine kontinuierliche Anlandung sicherstellte. Nützlicher Nebeneffekt der Fangmeldungen war, daß über die Positionen der Fangfahrzeuge und die Kenntnis von deren Fangergebnissen eine indirekte Beobachtung der Wanderungen des Hering möglich war und somit auslaufende Fangschiffe gleich zu den Fangplätzen beordert werden konnten, auf denen sich der Hering zu dieser Zeit in seinen größten Konzentrationen aufhielt.

Im Falle medizinischer oder technischer Defekte leistete die ZIETEN selbstverständlich auch bereits hier Hilfe, so daß den Loggerbesatzungen bei Anwesenheit des Schutzbootes ein Arzt mit Hospital und umfangreiche Werkstätten zur Verfügung standen. Eines der wichtigsten Arbeitsgeräte für diese Einsätze war – und ist es noch immer im Dienst der Fischereischutzboote – das Verkehrsboot des Schutzbootes. Ohne diese handgetriebenen Boote wären die Schutzaufgaben unmöglich zu erledigen gewesen. In einer gewissen Hinsicht übten diese wenigen Meter langen offenen Ruderboote mit ihren Besatzungen viel eher den eigentlichen Fischereischutz aus, als das Schutzboot selbst.

Nach einem kurzen Aufenthalt bei der Heringsflotte setzte die ZIETEN ihren Weg nach Island fort. Insgesamt wurden in der Nordsee vier Kranke im Bordhospital aufgenommen, darunter zwei Besatzungsmitglieder holländischer Schiffe, drei Funkanlagen instandgesetzt und in zwei Fällen defekte Motoren der Logger durch die Techniker der ZIETEN repariert. Einer der Kranken wurde schließlich in einem englischen Hafen an Land abgesetzt, da die notwendige Blinddarmoperation an Bord nur unter großen Problemen ausführbar gewesen wäre – auch dies eine der klassischen Aufgaben eines Fischereischutzbootes. Um den eigentlichen Fangfahrzeugen ein möglichst langes Verbleiben auf dem Fangplatz und eine rechtzeitige Anlandung des schnell verderblichen Fanges zu ermöglichen, nahmen die

	Simskeyti Stats. Försteministeren Reykjavik.	Eyðublað 																
 LANDSSÍMI ÍSLANDS																		
Simskeyti frá Köbenhavn	<table border="1"> <thead> <tr> <th>nr.</th> <th>orð</th> <th>dags</th> <th>kl.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>67</td> <td>38/34</td> <td>24/4-28</td> <td>10,55</td> </tr> </tbody> </table>	nr.	orð	dags	kl.	67	38/34	24/4-28	10,55	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Medtekið frá</th> <th>dags.</th> <th>kl.</th> <th>af</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sf.</td> <td>24/4-28</td> <td>11</td> <td>Dj</td> </tr> </tbody> </table>	Medtekið frá	dags.	kl.	af	Sf.	24/4-28	11	Dj
nr.	orð	dags	kl.															
67	38/34	24/4-28	10,55															
Medtekið frá	dags.	kl.	af															
Sf.	24/4-28	11	Dj															
<p style="text-align: center;">Tyske Gesandtskab oddeler tyske fiskeriinspektionsskið</p> <p>Zieten vil gøre tjeneste i farvandene ved Island fra slutning april til slutning maj one paataenker anløbe Reykjavik 28 til 30 april og noget senere vestmanoe.</p> <p style="text-align: center;">Moltesen</p> <p style="text-align: right;">FORRÆTISRÁÐHERRA Dagb. 1 m. 71 - 24/4. 28</p> <p>35000 - 10 - '27 REGASSPENT'SHILKAN</p>																		

Telegramm des dänischen Außenministeriums an die isländische Verwaltung bezüglich der Anmeldung einer Reise des Fischereischutzbootes ZIETEN (II) in die isländischen Gewässer aus dem Jahr 1928. (Þjóðskjalasafn Íslands)



*Fischereischutz bei den Loggern auf den Fangplätzen der Nordsee in den 1920er Jahren.
(Foto: Archiv DSM)*

Schutzboote den Transport von Verletzten in die Häfen wahr, wann immer dies möglich war. Ein wichtiger Vorteil dieses Systems war zusätzlich, daß der Transport eines Kranken oder Verletzten unter medizinisch fachkundiger Begleitung erfolgte und nicht an Bord eines Fischereifahrzeuges ohne jegliche entsprechende Infrastruktur.

Unter der Südostküste Islands angekommen, konnten jetzt, anders als bei den Reisen der ersten ZIETEN, unmittelbar die Fangplätze der Fischdampfer aufgesucht werden. Eine Bebungung war für die ZIETEN (II) als Motorschiff nicht zwingend erforderlich, da sie über ausreichende eigene Brennstoffvorräte verfügte. Ebenso war das Seegebiet um Island seit den Reisen der alten ZIETEN so gut vermessen, daß kartographische oder vermessungstechnische Aufgaben nicht mehr zum Arbeitsprogramm eines Schutzbootes gehörten. Konkret hieß dies, daß die ZIETEN jetzt dieselben Aufgaben wie in der Nordsee auf den Fangplätzen an der Südostküste Islands wahrnahm. Für die entfallenen Aufgaben war jedoch eine wesentliche dazugekommen: die nautische Unterstützung im Fall von Fischereistreitigkeiten. Gerade im Bereich unterhalb des Vatnajökull im Südosten der Insel lagen die ergiebigsten Fischgründe unmittelbar im Bereich der Grenze der isländischen Hoheitsgewässer, die durch die dänisch/isländischen Küstenwachtschiffe intensiv kontrolliert wurden. Mit den einfachen Navigationsgeräten der Fischdampfer war es im Fall der Auseinandersetzung mit der isländischen Küstenwache oft nicht möglich, den Nachweis zu führen, daß wirklich noch gerade außerhalb der Hoheitsgewässer gefischt wurde. Die ZIETEN besaß dagegen im Unterschied zu den Fischdampfern bereits eine Kreiselkompaßanlage, die auch bei den großen und schnell veränderlichen Mißweisungen in diesem Gebiet eine zuverlässige Peilung ermöglichte, und war nicht nur mit weiteren modernen Navigationsinstrumenten ausgestattet, sondern hatte auch eine Besatzung, die den sicheren Umgang mit diesen Geräten beherrschte. Im Laufe der Fischereischutzarbeit auf den Fangplätzen konnte so einigen Fischereifahrzeugen insofern entscheidend geholfen werden, als sie, nachdem ihnen von der Küstenwache der Vorwurf der Fischerei innerhalb der Hoheitsgewässer gemacht wurde, die ZIETEN um Einpeilung ihrer Position baten und somit gegenüber der

isländisch/dänischen Justiz den glaubhaften Nachweis führen konnten, daß sie außerhalb der unsichtbaren Demarkationslinien gearbeitet hatten.

Wie bereits bei der Reise der ZIETEN (I) gehörte auch zu dieser Fahrt der ZIETEN (II) ein Besuch in Reykjavík. Im Unterschied zur früheren Reise hatte dieser allerdings weniger den Charakter eines offiziellen Besuches. Vielmehr diente er zwar auch einer offiziellen Konsultation isländischer Stellen, aber ebenso einem Landaufenthalt der Besatzung und der Ausrüstung des Schiffes. Im Hafen von Reykjavík befanden sich zu diesem Zeitpunkt mit der ZIETEN insgesamt Fischereischutzschiffe von fünf Nationen, was zeigt, welche Bedeutung die Islandfischerei für die europäischen Fischereinationen erhalten hatte, und zugleich erklärt, wie es mit nur einem einzigen deutschen Schutzboot möglich war, daß den Fischereifloten bei Island die Hilfeleistungen des Fischereischutzes doch relativ kontinuierlich zur Verfügung standen.

Der Besuch der ZIETEN in Reykjavík war zusätzlich ein willkommener Anlaufpunkt für die kleine Gruppe Deutscher auf der Insel. Auf der in dieser Zeit noch weitgehend isolierten Nordatlantikinsel waren zeitnahe Informationen aus Deutschland ein begehrter Artikel bei den deutschen Bewohnern. Daß eines der Kinder der Deutschen in Reykjavík während der Hafenzzeit des Schiffes sogar in der Messe der ZIETEN getauft wurde, gehörte zwar nicht unbedingt zu den typischen Ereignissen an Bord eines Schutzbootes, zeigt aber doch, daß diese Schiffe schwimmende Plattformen für jede Art der technischen, medizinischen oder eben auch sozialen Hilfeleistung waren.

Nach dem Besuch in Reykjavík folgten wiederum noch einige Tage Schutzdienst auf den Fangplätzen, die von den prinzipiell immer zumindest ähnlichen Hilfeleistungen geprägt waren, bevor die ZIETEN direkten Kurs zurück nach Wilhelmshaven nahm.

Fischereischutzboot MEERKATZE (III): Islandreise September/Oktober 1997¹²

Seit den sogenannten Kabeljaukriegen um die Erweiterung der isländischen Hoheitsansprüche bis auf eine Fischereizone von letztlich 200 Seemeilen hatten die Fanggründe bei Island für die deutsche, wie auch für die übrige nichtisländische Hochseefischerei ihre Bedeutung nahezu verloren, da die wichtigen Fangplätze innerhalb der 200-Seemeilen-Zone lagen.¹³

Während der Kabeljaukriege nahmen die deutschen Fischereischutzboote und einige provisorisch zu Schutzbooten umgebaute Fischereifahrzeuge eine Vielzahl von Aufgaben innerhalb des Alltags des seerechtlichen Konfliktes auf den Fangplätzen wahr, die allerdings weitgehend den Aufgaben entsprachen, die bereits die ZIETEN (II) wahrgenommen hatte. Zusätzlich unterstützten die Boote die deutschen Fischereifahrzeuge bei der Abwehr der Versuche der isländischen Küstenwache, die Kurrleinen und Fanggeschirre durch nachgeschleppte Dragen zu kappen.¹⁴

Mit dem Verlust der Bedeutung der Fangplätze bei Island für die deutsche Hochseefischerei ging auch die Notwendigkeit für eine dauerhafte Präsenz des Fischereischutzes in diesen Seegebieten verloren. Der Hafen Reykjavík wurde jedoch weiterhin wiederholt angelaufen, wenn die Schutzboote im Nordwest-Atlantik eingesetzt waren, um dort Ausrüstung und Betriebsstoffe zu ergänzen, Verletzte an Land abzusetzen oder Besatzungen zu tauschen. So auch bei dieser Reise eines deutschen Schiffes unter dem blau-gelben Fischereischutzstander nach Island. Das Fischereischutzboot MEERKATZE (III) war, nachdem es von Cuxhaven auslaufend zunächst in das Seegebiet südlich Grönland gegangen war und



Fischereischutzboot MEERKATZE (III). (Foto: Heidbrink)

dort sowohl Fischereischutzaufgaben als auch Fischereikontrollaufgaben wahrgenommen hatte, nach Reykjavík eingelaufen, um dort eine kurze Hafenzeit während der auf insgesamt knapp zwei Monate geplanten Reise zu nehmen. Diesmal lief das Schiff, sobald es wieder in See gegangen war, nicht mehr die Fangplätze an Islands Küsten an, sondern ging direkt auf Kurs in die Nordsee. Fischereischutz im eigentlichen Sinne war jetzt, genauso wie die Fischerei, zur rein isländischen Aufgabe geworden. Selbst für die zivilen Schutzboote der Bundesrepublik Deutschland, die seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr zur Marine gehörten, sondern dem Ernährungsressort zugeordnet wurden, gab es im Jahre 1997 keine unmittelbaren Aufgaben mehr auf den Fangplätzen, die über Jahrzehnte das Haupteinsatzgebiet dieser Schiffe waren.



Wetterbeobachtung im Nordatlantik an Bord des FSB MEERKATZE (III). (Foto: Heidbrink)

Zusätzlich hatte die technische Entwicklung der Fischereifloten dazu geführt, daß eine technische Hilfeleistung nur noch vergleichsweise selten benötigt wurde, während die medizinische Hilfe vielfach dadurch abgelöst wurde, daß Kranke oder Verletzte per Hubschrauber ausgeflogen wurden. In den isländischen Gewässern verblieben dem Fischereischutzboot MEERKATZE somit fast nur noch die meteorologischen Aufgaben. Wetterbeobachtung und Datenerfassung im Gebiet um Island, als eine der wichtigsten Regionen für die Wettervorhersage in Europa, bildeten über Jahrzehnte eine der Hauptinformationsquellen für die Wetterdienste. Durch Fernerkundungsmöglichkeiten per Satellit verlor dieser Bereich jedoch auch so viel von seiner Bedeutung, daß bei dieser Reise die Bordwetterwarte zwar noch besetzt war, jedoch nur noch mit einem Wetterfunktechniker und nicht mehr mit einem Meteorologen. So wurden auch keine Wetterberichte für die Fangplätze mehr erstellt, sondern nur Wetteraufzeichnungen gemacht, die bis zu einem gewissen Grad auch von autonomen technischen Systemen erstellt werden können.

Die eigentliche Fischereiaufgabe begann somit letztlich erst, als die MEERKATZE die deutsche Fischereizone in der Nordsee erreicht hatte. Die klassischen Aufgaben des Fischereischutzes wurden hier zwar auch weiterhin wahrgenommen, die Hauptaufgabe war inzwischen allerdings die Kontrolle von Fischereifahrzeugen auf Einhaltung der zahlreichen Fangregelungen und technischen Vorschriften, die eine Nachhaltigkeit der Fischerei und damit den dauerhaften Bestand der Fischbestände sicherstellen sollen. Aus dem Fischereischutz, wie er 1882 mit dem Gesetz über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee begründet worden war, war endgültig genau das geworden, was in diesem Gesetz bereits festgeschrieben war: nicht mehr ein Fischereihilfsdienst auf nahezu sämtlichen Fangplätzen der Erde, auf denen deutsche Fischereifahrzeuge arbeiteten, sondern eine Fischereipolizei in der Nord- (und Ost-)See.



Auch wenn heute statt einfacher Ruderboote gut motorisierte Speed-Boote genutzt werden, bilden diese kleinen Boote noch immer eines der wichtigsten Arbeitsgeräte des Fischereischutzes. (Foto: Heidbrink)

Insgesamt repräsentiert der Fischereischutz mit deutschen Fischereischutzbooten bei Island geradezu spiegelbildlich die Geschichte der deutschen Islandfischerei. Aus zögerlichen Anfängen am Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert, bei denen es hauptsächlich darum ging, die neuen Fangplätze zu erschließen, über die großen Jahre der deutschen Islandfischerei, in denen alles getan wurde, um einen möglichst effizienten Einsatz der Fischereifahrzeuge zu erzielen und die Schiffe zu versorgen, bis hin zur Situation seit den Kabeljaukriegen am Beginn der 1970er Jahre, bei der die isländischen Gewässer auch für den Fischereischutz uninteressant wurden, spannt sich der Bogen der Aufgaben des Fischereischutzes bei Island.

Eines ist für die Schutzboote jedoch in dieser gesamten Zeit gleich geblieben. Nicht nur, daß sie als die getreuen »Ekkeharde« der Hochseefischerei bezeichnet wurden, sie trugen tatsächlich genau zu der Infrastruktur entscheidend bei, die eine Hochseefischerei bei Island, wie auch auf anderen Fangplätzen, erst dauerhaft möglich machte. Letztlich reiht sich sogar die heutige Kontrolltätigkeit der Fischereischutzboote – sowohl die der deutschen in der Nordsee als auch die der isländischen in den Gewässern um den Inselstaat im Nordatlantik – in diese Reihe ein. Nur wenn diese Schiffe einen Fischereischutz im Sinne einer Fischereikontrolle sicherstellen, kann gewährleistet bleiben, daß die knapper werdenden und unter extremen Fischereidruck stehenden Fischbestände dauerhaft geschützt bleiben und somit fortbestehen können. Wenn auch in einem etwas anderen Sinn ist damit der Fischereischutz in seinen letzten einhundert Jahren der eigentlichen Bedeutung heute näher als je zuvor.

Anmerkungen:

- 1 Wislicenius, Georg: Über die Islandfischerei. In: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 10, 1894, S. 250-273, hier S. 268.
- 2 O.V.: Aus den Reiseberichten der Fischereischutzschiffe. In: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 19, 1903, S. 411-437, hier S. 420.
- 3 Der Verf. dokumentierte im September und Oktober 1997 die gegenwärtigen Aufgaben des Fischereischutzes im Rahmen eines Feldforschungsprojektes an Bord des FSB MEERKATZE. Sämtliche Aussagen zu dieser Reise basieren auf den Aufzeichnungen des Verf., die im Rahmen dieser Feldstudie entstanden sind.
- 4 O.V.: Fischereischutz verstärkt Flotte. »Rotersand« als siebtes Fahrzeug. In: Nordsee-Zeitung 11.5. 1974.
- 5 Masberg: Die Fischereischutzboote und Fischereiforschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland. In: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Fischereischutzboote und Fischereiforschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland. Aufgaben und Tätigkeiten von 1948 bis 1981. Bonn, Hamburg 1982, S. 12-43, hier S. 20.
- 6 Sofern nicht anders angegeben, basieren die Ausführungen zur Islandreise 1904 auf: O.V.: Aus den Reiseberichten der Fischereischutzschiffe. In: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 20, 1904, S. 421-442.
- 7 Vgl.: Peters, Hilda: Schutzhütten für Schiffbrüchige im Süden Islands. In: Niederdeutsches Heimatblatt 1998, Nr. 580, S. 1-2.
- 8 O.V. (wie Anm. 6), S. 424.
- 9 Internationaler Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer vom 6. Mai 1882 (R.G.Bl. 1884, S. 25ff). Abgedruckt in: Reuter, W., Schnackenberg, W.: Praxis des Hochseefischerei. Hamburg 1939, S. 164-171.
- 10 Sofern nicht anders angegeben, basieren die Ausführungen zur Islandreise 1924/30 auf: Engel, G.H.: Mit Fischereischutzboot »ZIETEN« nach den Fischgründen der Nordsee und Islands. In: Meereskunde, 1930, Bd. XVII, 9, Heft 195, S. 1-30.
- 11 Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (wie Anm. 5), S. 13.
- 12 Die Ausführungen zu dieser Reise basieren, sofern nicht anders angegeben, auf den Aufzeichnungen des Verf., der diese Reise an Bord des FSB MEERKATZE (III) dokumentierte.
- 13 Vgl. z.B.: Þór, Jón Th(orarinn): British trawlers and Iceland 1919-1976. (= Fiskeri- og Söfartsmuseets studieserie 6). Esbjerg 1995.
- 14 Diese Phase der Geschichte des deutschen Fischereischutzes ist ein Bestandteil der gegenwärtigen Forschungen des Verf. und kann erst nach Abschluß des Projektes bewertet werden.

Three journeys to Iceland: German fishery protection vessels in Icelandic waters

Summary

German fishery protection vessels have been in operation in the waters off Iceland since 1903. On the basis of three travel accounts – of 1904, the second half of the 1920s and 1997 – the article describes the gradual transformation of the tasks carried out by these ships.

The primary task of the ZIETEN (I), a fishery guard-ship of the early years, was the investigation of new fishing grounds, and its journeys to Iceland were carried out above all for the purpose of taking hydrographic surveys. By the 1920s, however, these functions had already changed substantially.

The account of a journey taken by the guard-ship ZIETEN (II) revolves to a large extent around assistance of all kinds provided to the fishing boats and crews. Technical, medical and nautical support was provided in order to ensure that the steamers could operate as efficiently as possible. A special aspect of the guard-ship's service off Iceland was the provision of aid in the case of disputes over fishing on the borders to the Icelandic fishing zones. Fishery protection vessels like the ZIETEN (II), whose nautical equipment was far superior to that of the fishing steamers, often helped to allay accusations by the Icelandic authorities that German fishing vessels had fished within the prohibited zone.

Following the disputes with Iceland over the expansion of the fishing zone to 200 nautical miles, the Icelandic waters were no longer a real area of operation, neither for the German fishing boats nor, accordingly, for the German protection vessels. When, for example, the fishery guard-ship MEERKATZE (III) left the Reykjavik harbour on September 30, 1997, it had stopped there merely to take on supplies for a trip to the area south of Greenland. On the fishing grounds within the Icelandic zone it no longer fulfilled fishery protection functions in the strict sense.

Thus the history of German fishery protection off Iceland reflects that of German deep-sea fishing there in general. Icelandic fishing was a venture which had its tentative and in many respects experimental and uncertain beginnings at the end of the nineteenth / beginning of the twentieth century. This phase was followed by one in which the Icelandic grounds were among the most important for the German fishing industry. Finally, after the expansion of the territorial waters to 200 sea miles, fishing activities as well as fishery protection in this area came under Icelandic flag.

Trois voyages vers l'Islande. Garde-pêche allemands dans les eaux islandaises

Résumé

Depuis 1903, des bateaux garde-pêche allemands avaient opéré dans les eaux aux abords de l'Islande. Grâce à trois récits de voyages, datant respectivement de l'année 1904, de la seconde moitié des années 1920 et de l'année 1997, la tournure que prirent les tâches de ces navires au fil du temps sera évoquée.

Alors qu'au début de l'évolution décrite, le repérage de nouvelles zones de pêche était au centre des occupations du garde-pêche ZIETEN (I), et que les travaux de relevés étaient le but principal des voyages en Islande, un changement s'effectua déjà dans le courant des années 1920.

Le voyage du garde-pêche ZIETEN (II) en question fut marqué par l'assistance en tout genre pour les pêcheurs. Aussi bien un soutien technique que médical ou nautique des vapeurs de pêche permettait que ceux-ci puissent continuer efficacement leurs activités. Un aspect particulier revêtait l'aide apportée en Islande en cas de litiges lors de pêches à la limites des zones halieutiques islandaises. Grâce à leur équipement nautique bien plus performant que celui des vapeurs de pêche de l'époque, les garde-pêche tels que le ZIETEN (II) purent ainsi souvent contribuer à rendre crédibles les bateaux de pêches allemands auprès des autorités islandaises, lorsqu'ils affirmaient qu'ils n'avaient pas pêché dans les zones interdites.

Après les litiges avec l'Islande au sujet de l'élargissement de la zone de pêche à 200 milles, les eaux islandaises ne représentaient plus de domaine d'activité au sens même du terme pour les garde-pêche allemands tout comme pour les bateaux de pêche allemands. Lorsque par exemple le 30 septembre 1997, le garde-pêche MEER-KATZE (III) quitta le port de Reykjavik, il n'y avait fait escale que pour s'y ravitailler sur sa route vers la région au sud du Groënland, et n'effectuait plus aucune fonction de garde-pêche au sens propre du terme dans les zones de pêche des eaux islandaises.

La protection de la pêche en Allemagne reflète ainsi en général la situation de la pêche halieutique allemande en Islande. Celle-ci avait effectué aux alentours de 1900 des débuts plutôt hésitants, expérimentaux et incertains à plus d'un titre, suivis par une phase au cours de laquelle les ressources halieutiques islandaises devinrent les plus importantes et, pour finir, après l'élargissement des eaux territoriales à 200 milles marins, la pêche et la protection dans cette région maritime passèrent sous drapeau islandais.