

BERUFSENTWICKLUNG IN DER DEUTSCHEN HOCHSEEFISCHEREI

Teil 1: Deckspersonal

VON INGO HEIDBRINK

Mit der Indienstellung des ersten deutschen Fischdampfers SAGITTA durch den Reeder Friedrich Busse im Jahre 1885 veränderten sich nicht nur die Technologie in der Fischerei und die Vermarktung der Fänge grundlegend, sondern auch die Besatzungsstrukturen an Bord der Fischereifahrzeuge. Einerseits kamen mit der Einführung der Dampfmaschine neue Berufe wie Maschinisten und Heizer an Bord, andererseits vergrößerte sich entsprechend den Fahrzeugen und Fanggeschirren auch die für ihren Betrieb notwendige Decksbesatzung.

Die aus diesem Wandel resultierenden Bemühungen zur Etablierung neuer hochseefischerei-spezifischer Berufe und deren tatsächliche Umsetzung sind ein primäres Ziel der wissenschaftlichen Arbeit der Abteilung Fischerei des DSM. Im ersten Teil des Projektes geht es zunächst um den am stärksten von diesem Wandel betroffenen Arbeitsplatz, die Arbeit an Deck der Fischereifahrzeuge oder den eigentlichen Beruf des Hochseefischers.¹ Methodisch basiert die Untersuchung vor allem auf der Auswertung von im Rahmen des Arbeitskreises »Geschichte der deutschen Hochseefischerei« im Jahre 1996/97 geführten Interviews mit ehemaligen Hochseefischern. Die Weiterbildung des Deckspersonals zum Offizier, bzw. Kapitän an Bord von Fahrzeugen der Hochseefischerei ist nicht Gegenstand dieser Teiluntersuchung, sondern wird in der folgenden Zeit separat analysiert werden.

Berufsausbildung in der traditionellen besegelten Seefischerei

Die besegelte Seefischerei von deutschen Häfen aus wurde im Bereich der Nordsee überwiegend mit Ewern und Kuttern, im Bereich der Ostsee mit einer Vielzahl verschiedener kleinerer Schiffstypen betrieben. Typisch für all diese Fahrzeuge ist eine zahlenmäßig kleine Besatzung, die in der Regel nur aus dem Schiffsführer, Bestmann (oder Knecht) und einem Schiffsjungen bestand. Im Laufe der langen Tradition dieser Form der Fischerei hatte sich der Beruf des Seefischers zu einem Lehrberuf im eigentlichen Sinne des Wortes entwickelt, bei der der angehende Fischer erst nach Abschluß seiner definierten Fahrtzeit als Bestmann oder Knecht fahren durfte. Die Ausbildung fand beinahe ausschließlich an Bord statt. Häufig stand die Besatzung dieser Fahrzeuge in einem engen Verwandtschaftsverhältnis untereinander oder kam zumindest aus einem regional sehr begrenzten Gebiet. Da es sich bei der Seefischerei in der Regel um Familienbetriebe mit nur einem Fahrzeug, das über die Generationen vererbt wurde, handelte, konnten die Söhne, sofern sie kein eigenes Schiff erwarben, erst nach dem Ausscheiden der Väter aus dem Berufsleben die Stellung des Schiffsführers einnehmen.

Zeugnis

Dem Seefischer _____

geboren den _____

zu _____

wohnt zu _____

wird hiermit bescheinigt, daß er den **Seefischer-Kursus**

zu _____

welchen der **Deutsche Seefischerei-Verein**

dieselbst vom _____ bis _____

durch _____

abhalten ließ, mit Erfolg besucht hat.

Berlin, den _____

Deutscher Seefischerei - Verein

Geheimer Legations-Rat z. D.
und Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins

*Zeugnisvordruck
Seefischerkurs der
Schulen des Deutschen
Seefischerei-Vereins
(nach Dettmer).*

Die »Section für Küsten- und Hochseefischerei des Deutschen Fischerei-Vereins« begann im Jahre 1892 mit einer zusätzlichen theoretischen Ausbildung der Seefischer auf freiwilliger Basis², der ab 1895 an insgesamt sechsfünfzig Küstenorten Kurse im Sinne einer regulären Schule des »Deutschen Seefischerei-Vereins« folgten.³ Inhaltlich sollte, nach den Vorstellungen des Vereins, der Schwerpunkt der theoretischen Ausbildung auf den Bereichen Nautik und Seemannschaft, Motorenkunde und Fischkunde liegen und ergänzt werden durch die Themen Fahrzeugs- und Bootsformen, neue und fremde Fanggeräte sowie Konservierung von Fischen an Bord und an Land.⁴

Durch diese Kombination von betrieblicher Lehrzeit an Bord und überbetrieblicher Ausbildung in den Schulen des Seefischerei-Vereins wäre im Bereich der besagten Seefischerei eine kontinuierliche geregelte Ausbildung der Fischer gewährleistet gewesen, wenn

es sich um eine Pflichtkombination gehandelt hätte. Da die Schulen des Seefischerei-Vereins jedoch ausschließlich ein freiwilliges Angebot, das teilweise nur aus wenigen einzelnen Vorträgen im Jahr bestand⁵, darstellten und sich zudem überwiegend an Seefischer wandten, die sich auf den Erwerb des Patentbesitzes vorbereiteten oder Interesse an technischen Neuerungen besaßen⁶, hatten sie für die Ausbildung der einfachen Decksbesatzung nur eine geringe Bedeutung, sie verblieb an Bord.

Berufsausbildung auf Fischdampfern

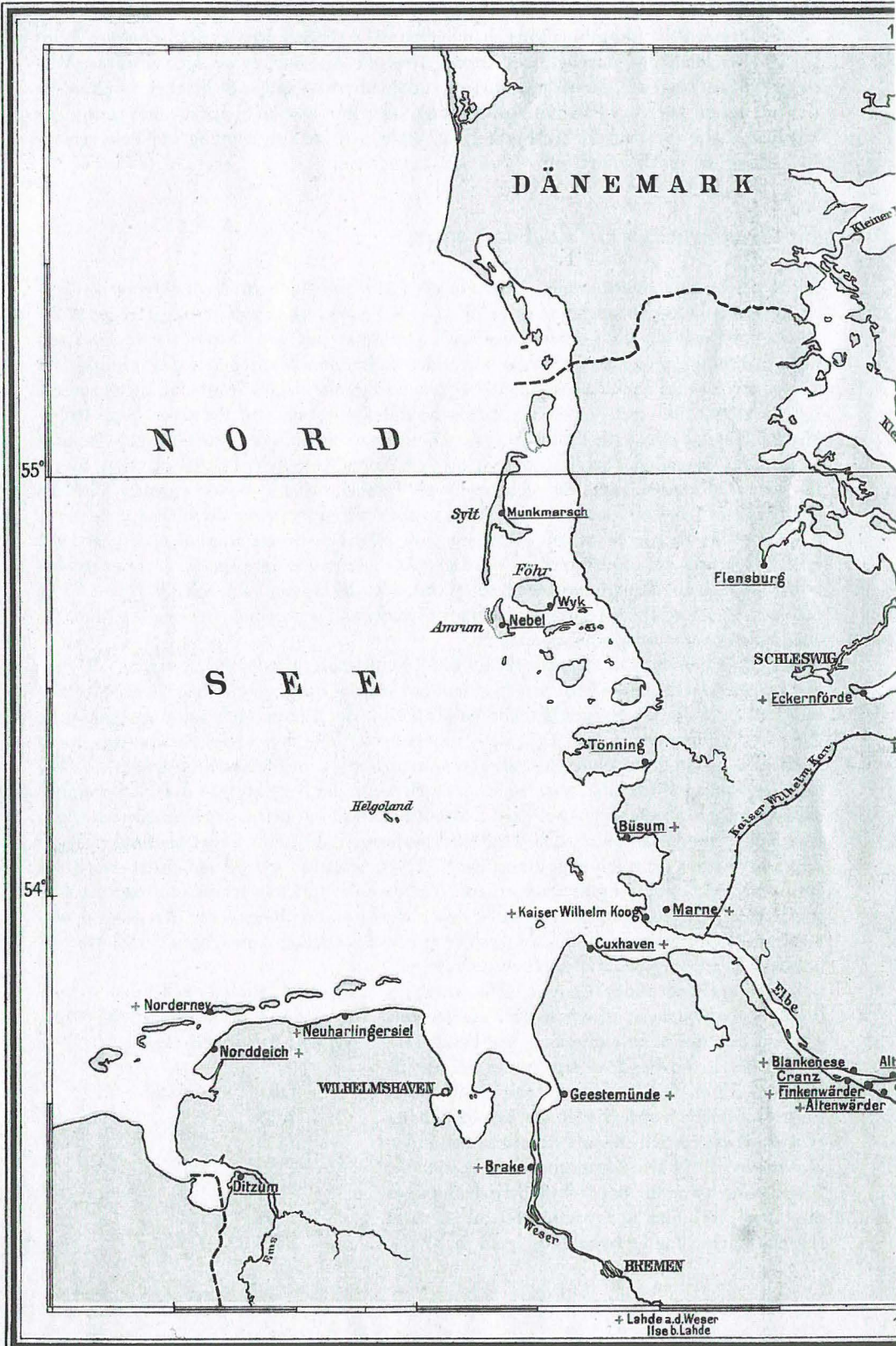
Die Situation auf den erst wenige Jahre vor der Gründung der Schulen des Deutschen Seefischerei-Vereins in Deutschland eingeführten Fischdampfern gestaltete sich dagegen völlig abweichend von der besegelten Seefischerei. Die Besatzung eines Fischdampfers bestand nicht mehr nur aus wenigen, häufig miteinander verwandten Menschen und war infolge der Vergrößerung und Technisierung der Fahrzeuge auf mehr als das Dreifache angewachsen. Bereits 1893 waren auf den 61 deutschen Fischdampfern ca. 650 Personen beschäftigt.⁷ Hinzu kam, daß durch die Einführung der Dampfmaschine mit dem zugehörigen Personal an Bord der Bereich des Schiffsantriebes aus dem Aufgabenfeld der Decksbesatzung entfallen war. Der Schiffseigner war nicht mehr der Fischer, der auf seinem eigenen Schiff als Schiffsführer arbeitete, sondern auch die Kapitäne waren meist nur Beschäftigte bei ihrer Reederei.⁸ Die Reederei war oft genug nur eine relativ anonyme Kapitalgesellschaft, wie z.B. die Deutsche Dampffischerei »Nordsee« AG⁹, deren einziges Interesse ein möglichst hoher Gewinn aus dem investierten Kapital war, oder der Reeder kam, wie z.B. Busse, Bade, Rubardt, Pust und Kämpf, aus dem Fischgroßhandel und war primär an einer kontinuierlichen hohen Anlandung interessiert.¹⁰

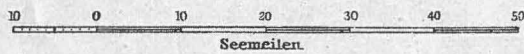
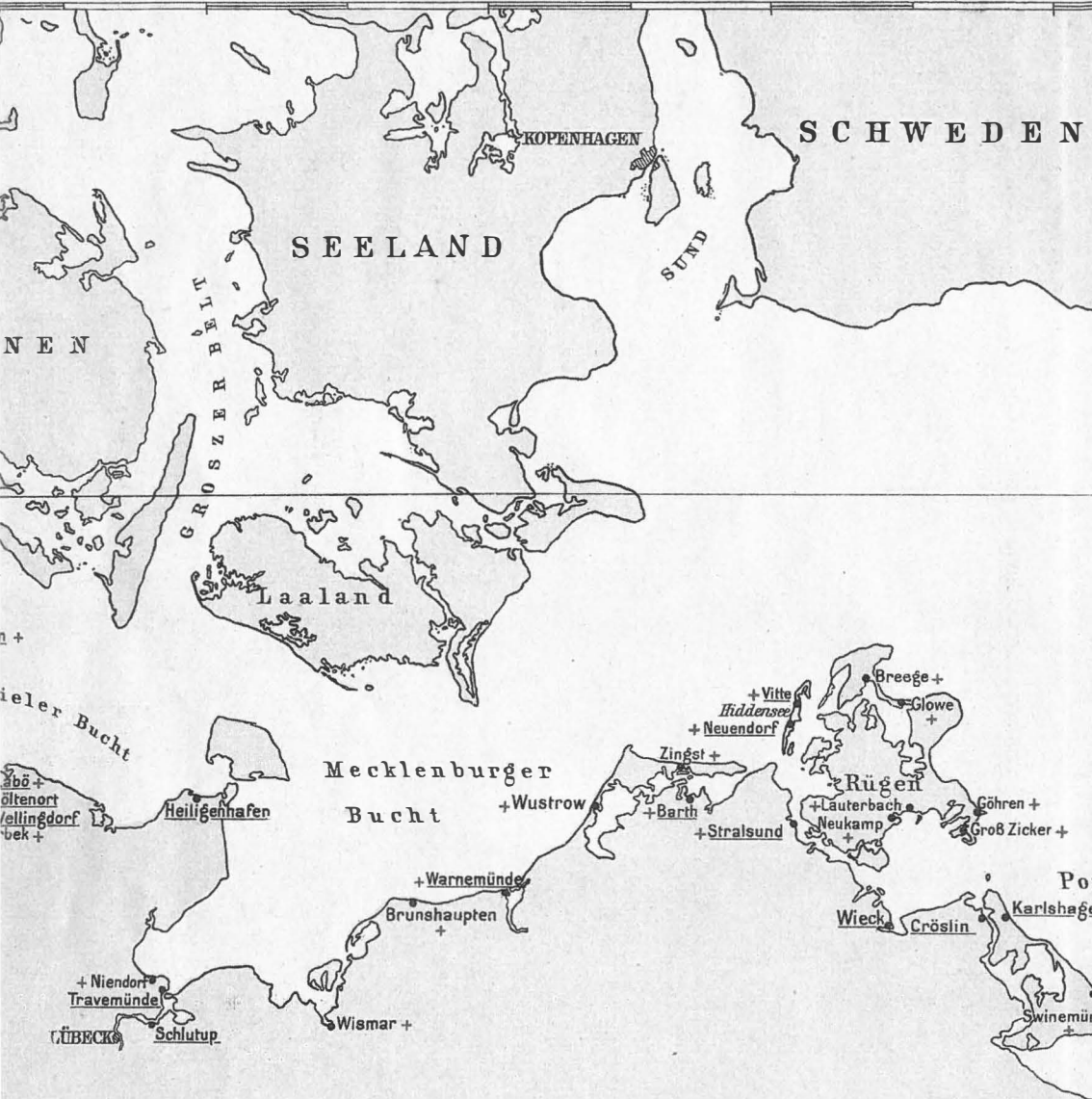
Die Aufgaben des Deckspersonals auf den Fischdampfern reduzierten sich auf die verbliebenen seemännischen Arbeiten, die Handhabung des Fanggeschirrs und das Schlachten und Einlagern des Fisches auf Eis. Die Vergrößerung der Besatzung brachte eine deutliche Aufgabendifferenzierung mit sich, da – anders als bei nur drei Mann Besatzung – nicht mehr jede Tätigkeit durch jeden wahrgenommen werden mußte. Auch ungelernete Kräfte konnten nun an Bord eingesetzt werden. Auch wenn die Besatzungen der Fischdampfer sich zunächst weitgehend aus See- und Küstenfishern rekrutierten, so zeichnete sich schon nach nur wenigen Jahren ab, daß der Anteil derjenigen, die keine Lehre als Fischer abgeschlossen hatten, deutlich angestiegen war.¹¹ Diese Situation wurde verschärft durch das Phänomen, daß sich Anmusterungen auf Fischdampfern nicht verbindlich nach Ausbildung oder Fahrtzeit richteten, sondern nach den Entscheidungen der Reedereien und Kapitäne.¹² Hintergrund all dessen war der mit dem schnellen Anwachsen der Flotte verbundene Besatzungsbedarf der Hochseefischerei.

Im Unterschied zur besegelten Seefischerei, bei der das Gewerbe meist innerhalb der Familien vererbt wurde, neue Schiffe oft genug nur Ersatzbauten für bereits vorhandene waren und der Schiffsbau stets durch den Fischer und späteren Schiffsführer veranlaßt wurde, ließen die Reedereien der Hochseefischerei Schiffe nach den zu erwartenden Gewinnen bauen. Die Besatzung war wie auch die Ausrüstung zwar für den Schiffsbetrieb notwendig, ihre Verfügbarkeit beeinflusste aber nicht grundsätzlich die Entscheidung zum Bau. Die

Tabelle 1: Fischdampfer der deutschen Hochseeflotte 1885–1910 (Quelle: August Dierks):

Jahr	Anzahl
1885	1
1890	22
1895	88
1900	122
1905	164
1910	219





15°

E N

O S T

Bornholm

Leba +

Stolpmünde +
Krolower Strand

Rügenwaldermünde +

+ Nest +
Laase +

+ Kolberg +
Griebow

Pommersche Bucht

Dievenow

Heringsdorf +
Ahlbeck +
Misdroy +
Osternothalen +
Wollin +
Sager +

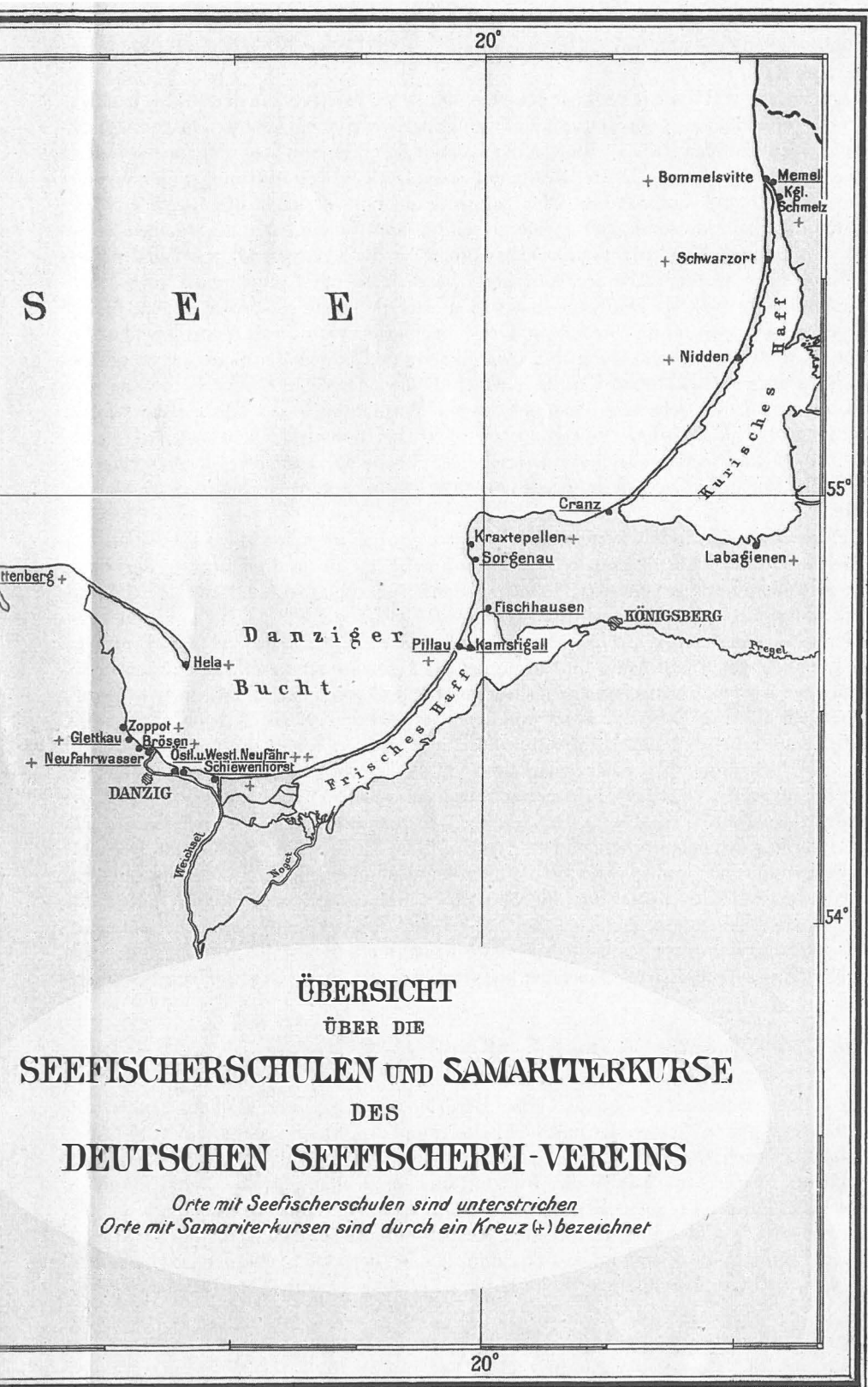
STETTIN

Oder

15° Östl. Länge v. Greenwich

+
cker +

arlshagen



Reedereien mußten sich also, solange die Flotte wuchs, stets um Nachwuchs für Besatzungen bemühen.

Die hiermit verbundenen Schwierigkeiten, mit denen bereits die in den 1860er Jahren in Bremen und Hamburg gegründeten und wenig später wieder eingestellten Fischereigesellschaften zu kämpfen hatten¹³, führten dazu, daß neben gelernten See- und Küstenfishern eine größere Anzahl ungelernter Kräfte mit in die Decksbesatzungen aufgenommen wurden. Diese konnten aufgrund der Besatzungsstärke und vieler einfacher manueller Tätigkeiten innerhalb kürzester Zeit angelernt werden und stellten nach nur wenigen Reisen meist vollwertige Mitglieder der Decksbesatzung dar, die bereits als Matrosen in der Heuerliste geführt wurden. Die Seemannsämter besaßen bei der Anmusterung einer Fischdampferbesatzung keine Handhabe, einen Mann zurückzuweisen, der vom Kapitän für den Dienst in einer bestimmten Stellung an Deck angemustert wurde (mit Ausnahme der Offiziere)¹⁴, so daß die Entscheidung über Qualifikation und Einsatz der Besatzungsmitglieder an Bord ausschließlich beim Kapitän verblieb. Die wiederholt erhobene Forderung nach qualifiziertem, also gelerntem Personal, das eine Ausbildung in der Küstenfischerei oder der Handelsschifffahrt abgeschlossen hatte¹⁵, blieb also zumindest in den Zeiten des Personalmangels ein eher theoretischer Anspruch. Der übliche Werdegang war die Anmusterung als Junge, der an Bord angelernt wurde und nicht selten schon nach einem Jahr als Matrose fuhr.¹⁶


Der erste Versuch, dies System aufzubrechen, geschah im Jahr 1912, als die deutschen Fischdampferreedereien erstmalig zu Ostern Jungen mit einem dreijährigen Lehrvertrag auf Fischdampfern¹⁷ anheuerten.¹⁸ Daneben wurden allerdings trotzdem auch Fischdampferneulinge direkt als Leichtmatrosen gemustert¹⁹, so daß der Anreiz, als Junge mit Lehrvertrag und einer Heuer von 25,- Mark monatlich im ersten Lehrjahr²⁰ zu fahren, nur relativ gering gewesen sein kann. Ein Leichtmatrose verdiente zu dieser Zeit auf den Fischdampfern der Hochseefischerei, je nach seiner Qualifikation, bereits zwischen 40 und 70 Mark, ein Matrose 80 bis 90 Mark und der Netzmacher²¹ 100 Mark. Fangbeteiligungen außer dem Tran- und Lebergeld waren nur für Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten üblich.²² Es kam nicht zu einer dauerhaften Etablierung dieser Form der Ausbildung der Decksbesatzung an Bord von Fischereifahrzeugen. Nach dem Ersten Weltkrieg brachte das schnelle Anwachsen der Flotte der Hochseefischerei²³ auf bis zu 401 Einheiten im Jahr 1924²⁴ erneut den entsprechenden Personalmangel im Bereich der ausgebildeten Decksbesatzungen mit sich, und so verliefen die Bemühungen um eine geregelte Berufsausbildung wieder im Sande. An dieser Situation sollte sich während der Zeit der Weimarer Republik auch nichts mehr ändern. Erst in der Zeit des NS-Regimes, das der Fischerei im Rahmen der Autarkiebestrebungen eine stark exponierte Bedeutung zuwies²⁵, kam es zu Beginn der 1940er Jahre zum nächsten Versuch der Etablierung eines Lehrberufes für Hochseefischer.²⁶

Hochseefischer als Lehrberuf während des NS-Regimes

Für diejenigen jungen Männer, die einen Beruf »zu See« ergreifen wollten, standen aufgrund des Zweiten Weltkrieges nur die Fischerei und die Kriegsmarine zur Wahl. Für diejenigen, die nach Abschluß der Schule mit 14 Jahren nicht an Land bleiben wollten, nur die Fischerei. Für den aus Waldenburg in Schlesien stammenden Arnold Nothmann gab es prinzipiell nur den Bergbau oder einen Landberuf als einzige Alternativen. Der Besuch der Berufsberatung und eine entsprechende Werbebroschüre für den Beruf des Hochseefischers führten schließlich zu dem Entschluß, sich bei der Hochseefischerei zu bewerben. Diese Bewerbung als Schiffsjunge mit Lehrvertrag richtete sich nicht etwa an eine der zahl-

- 2 -

PASSEPORT
 1919
 CURACAO



Unterschrift des Inhabers: *Z*

A. Nothmann

Es wird bescheinigt, daß der Inhaber die durch das obenehendende Bild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.

den *21* Mai 19*19*

Das Geemansamt.

27

- 3 -

Arnold Nothmann

Bezeichnung des Inhabers.

Vor- und Zunamen: *Nothmann*

Geburtsort: *Berlin*

Wohnort: *Waldenburg 4 Kell.*

Staatsangehörigkeit:

Jahr und Tag der Geburt: *7 Mai 19*

Haare: *blond*

Augen: *braun*

Besondere Kennzeichen: *keine*

Ergebnis der Untersuchung auf

Farbenblindheit: *nicht*

Schwermögen: *Springen*

Familienstand nach dem Steuerbuch: *led.*

Ecknummerkarte Nr. *24686*

Unterschrift des Inhabers:

A. Nothmann

Erste Versicherungsanstalt: *Bar. Kap.*

Seefahrtsbuch Arnold Nothmann. (Privatbesitz Arnold Nothmann)

reichen Reedereien, sondern direkt an den Verband der deutschen Hochseefischereien e.V. in Wesermünde. Der Verband koordinierte die Verteilung der einzelnen Bewerber auf die einzelnen Reedereien und war vor allem auch Vertragspartner im Lehrvertrag, der ebenfalls nicht mit der Reederei abgeschlossen wurde. Da Arnold Nothmann zu Beginn des Lehrverhältnisses noch keine 14 Jahre alt war, wurde er zunächst zwei Monate im Magazin der Reederei beschäftigt, was ihm nach eigener Einschätzung die spätere Zeit auf See insofern erleichterte, als er die wichtigsten Arbeitsgeräte an Bord bereits vor dem Anbordkommen kannte. Die ersten Reisen fuhren die Schiffsjungen zur Seegewöhnung als Hilfe für den Koch, danach begann die eigentliche Ausbildung.

Die Ausbildung der Schiffsjungen unterschied sich de facto nur wenig von den früher direkt als Leichtmatrose gemusterten Neulingen auf Fischdampfern. Das heißt, sie wurden unter Anleitung der übrigen Besatzung so schnell wie irgend möglich an ihre Aufgaben, wie z.B. das »Spülen«, also das Waschen des geschlachteten und in den Fächern an Deck liegenden Fisches durch Spülen mit dem über die Schulter gelegtem Deckwaschschlauch und stetigem Herumtrampeln in den Fächern, herangeführt. Da die Heuern auf Fischdampfern inzwischen für die gesamte Besatzung (mit wenigen Ausnahmen) auf einer Grundheuer und Fangprozenten basierte, war das Interesse der Gesamtbesatzung groß, die Jungen so schnell wie möglich mit in den Arbeitsalltag zu integrieren.

Während sich dies erste Jahr an Bord während der dreijährigen Lehrzeit nur wenig von dem der direkt als Leichtmatrosen gemusterten unterschied, gingen die Schiffsjungen nach dieser Zeit von Bord und besuchten die Jungfisherschule, die während der allgemeinen

Prüfungszeugnis
(links) und
Matrosenbrief
(rechte Seite)
Arnold Notb-
mann. (Privat-
besitz Arnold
Notbmann)

Prüfungszeugnis

Der ~~Lehrer~~ ~~Arnold~~ ~~Notbmann~~
geboren am ~~19. 5. 19~~ in ~~Berlin~~
hat die Jungfischerschule des Verbandes der deutschen Hoch-
seefischereten e.V. in Wesermünde vom 28. Juni 1943 bis
9. August 1943 besucht.

Bei der Prüfung erhielt er das untenstehende Zeugnis.

Wesermünde, den 9. August 1943

Der Leiter der Jungfischerschule

W. Notbmann

Kapitän

Prüfungszeugnis

- | | |
|---|---------------------|
| 1.) Schiffskunde | <i>gut</i> |
| 2.) Brücken- und Wachdienst | <i>gut</i> |
| 3.) Fischen und Ladungsdienst | <i>gut</i> |
| 4.) Bootsdienst | <i>befriedigend</i> |
| 5.) Handfertigkeiten | <i>gut</i> |
| 6.) Erhaltung und Sauberkeit des Schiffes | <i>gut</i> |
| 7.) Sicherheits- und Signaldienst | <i>sehr gut</i> |
| 8.) Kleiderdienst und Gesundheitspflege | <i>sehr gut</i> |
| 9.) Disziplin und Ordnungsliebe | <i>sehr gut</i> |
| 10.) Gesetzeskunde | <i>sehr gut</i> |

Schulferien in Baracken auf dem Gelände einer Bremerhavener Schule abgehalten wurde. Der Unterricht umfaßte nach je einem Jahr der Ausbildungszeit einen Zeitraum von vier bis fünf Wochen, wurde überwiegend durch Praktiker der Hochseefischererei, wie z.B. Kapitäne, Netzmacher oder auch Bootsleute der Großen Fahrt, abgehalten und beinhaltete folgende Fächer: Schiffskunde, Brücken- und Wachdienst, Fischen und Ladungsdienst, Bootsdienst, Handfertigkeiten, Erhaltung und Sauberkeit des Schiffes, Sicherheits- und Signaldienst, Kleiderdienst und Gesundheitspflege, Disziplin und Ordnungsliebe, Gesetzeskunde.

Auffällig ist hierbei der geringe Anteil fischereispezifischer Fächer, der sich am besten damit erklären läßt, daß diese Bereiche überwiegend in der Praxis auf See vermittelt wurden. Nach Abschluß des ersten Unterrichtsblockes und einem Jahr Fahrtzeit wurden die Schiffsjungen in der Musterrolle als Leichtmatrosen geführt und erhielten außer einer gesteigerten Grundheuer erstmalig einen Anteil von 0,3% des Fangerlöses.

GAUWIRTSCHAFTSKAMMER
OST-HANNOVER
WESERMÜNDE-LÖNENBURG

WESERMÜNDE-G. DER
HOFVOLLSTRECKER
FARBENKOHLEN NR. 6060

9. August 1943

Matrosenbrief

Arnold Rothmann,
geboren am 19.5.1927 in Berlin hat als Jungfischer bei der
Reederei "Kordsee" Deutsche Hochseefischerei A.G. in
Wesermünde gelernt und hat die Jungfischerschule des Verbandes
der deutschen Hochseefischer e.V. in dieser Wunde
von 26. Juni 1943 bis 9. August 1943
besucht.

Er hat die Abschlussprüfung vor den Prüfungsausschuss
der Gauwirtschaftskammer bestanden und erhält hierdurch das
Recht, spätestens von 25.4.1944 ab als
Matrose
in der deutschen Hochseefischerei zu fahren.

Gauwirtschaftskammer Ost-Hannover
Der Präsident Der Hauptgeschäftsführer

Rohmann *H. Müller*

1943

Die Unterbrechung des Bordensatzes durch die Schule bewirkte meist den Wechsel des Schiffes nach dem Ende des Schulblocks. Obwohl die Lehrverträge auf den Verband und nicht die einzelne Reederei lauteten, blieben die jetzigen Leichtmatrosen auf einem Schiff derselben Reederei. De facto war die Reederei und nicht der Verband Lehrherr der angehenden Hochseefischer.

Das zweite Ausbildungsjahr an Bord war wie das erste durch Beteiligung an allen anfallenden Aufgaben geprägt. Im Unterschied zu den Leichtmatrosen früherer Jahre, die, wenn sie bestimmte Tätigkeiten wie z.B. das Netzstricken nicht beherrschten, einfach für andere Tätigkeiten eingesetzt wurden, hatte der Leichtmatrose mit Lehrvertrag den Anspruch, diese Tätigkeit erklärt zu bekommen. Nach Abschluß dieses zweiten Lehrjahres folgte ein weiterer Unterrichtsblock in Bremerhaven, und im Anschluß fuhren die Auszubildenden als Jungfischer mit einer Fangbeteiligung von 0,5%. Die Bezeichnung und Qualifikation des Jungfishers war erst mit der Einführung dieses Ausbildungsganges in der Fischerei

üblich geworden. Der Begriff zeigt zugleich auch seine Stellung als ein Besatzungsmitglied, das einerseits die Qualifikation des Fischers besitzt, andererseits aber noch über keine umfangreiche Berufserfahrung verfügt. Das dritte Ausbildungsjahr diente somit weitgehend dem Erwerb dieser Erfahrung und Routine im Alltag. Nach einem letzten Unterrichtsblock erfolgte die Prüfung vor der Gauwirtschaftskammer Ost-Hannover, Wesermünde – Lüneburg, und Arnold Nothmann erhielt, wie auch die weiteren angehenden Hochseefischer, die die Prüfung bestanden hatten, das *Recht [...], als Matrosen in der deutschen Hochseefischerei zu fahren.*²⁷ Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und dem Zusammenbruch des NS-Staates kam diese geregelte Ausbildung umgehend zum Erliegen, nachdem sie im Jahr 1945 bereits wohl aufgrund der Kriegsauswirkungen nur noch theoretisch existierte.

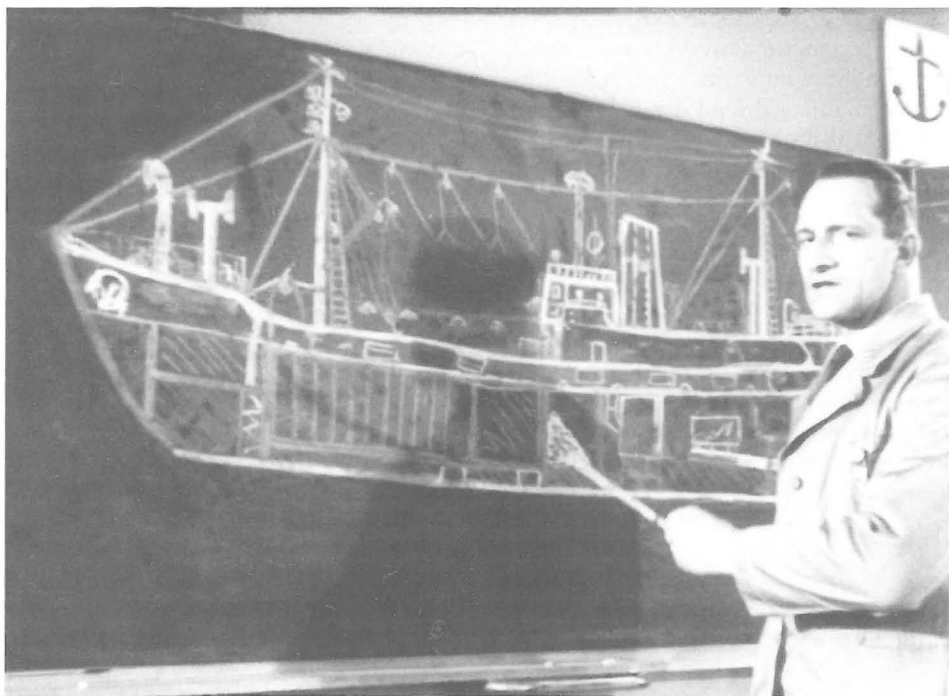
Die Ausbildung nach 1945

Während nach der deutschen Kapitulation die deutsche Handelsschifffahrt über Jahre daniederlag, konnten bereits wenige Wochen nach Kriegsende die ersten Fischdampfer wieder auf Fangreise gehen. Am 31. Dezember 1945 waren bereits 87 Fischdampfer wieder im Fang beschäftigt.²⁸ Ihre Besatzungen rekrutierten sich zunächst aus denjenigen, die vor dem Krieg bereits auf Fischdampfern gefahren waren, und nicht zuletzt aus denen, die während des Krieges auf Fischdampfern als Vorpostenboot oder Minenräumboot im Marinedienst gestanden hatten. Nicht nur, daß die wenigen Fischdampfer nahezu die einzige Möglichkeit boten, einen seemännischen Beruf auszuüben, sondern vor allem der Zugang zu Tran und Fisch, einer in den Küstenorten fast so wichtigen Schwarzmarktwährung wie Zigaretten, und die vergleichsweise großzügige Lebensmittelversorgung an Bord sorgten dafür, daß zunächst ein Überangebot an Besatzungen bestand. An eine Fortsetzung der Bestrebungen zur Etablierung eines Lehrberufes war unter diesen Verhältnissen nur schwerlich zu denken, und so musterten die Reedereien erneut diejenigen, die ihnen in irgendeiner Art ge-

eignet erschienen, und ließen sie, sofern erforderlich, das notwendige für die Arbeit an Deck auf dem Schiff lernen. Diese Situation sollte sich erst nach der Gründung der beiden deutschen Staaten ändern und zumindest in einem zur Entstehung eines differenzierten Ausbildungssystems führen.



Werbeplakat für den Beruf des Hochseefischers. (Archiv DSM)



Unterricht in der Jungfischerschule Bremerhaven. (Foto: Archiv DSM)

Bundesrepublik Deutschland

Die traditionellen Standorte der Hochseefischerei Bremerhaven mit Geestemünde, Cuxhaven und Hamburg mit Altona lagen jetzt sämtlich im Bereich der Bundesrepublik. 1948/49 kam noch der Standort Kiel hinzu.²⁹ Der Wiederaufbau der Flotte der bundesdeutschen Hochseefischerei vollzog sich vergleichsweise zügig, und 1953 wurde erstmalig wieder mit einer Flotte von 207 Schiffen mit insgesamt 101.700 BRT³⁰ die Jahresfangmenge von 500.000 t überschritten (1938: 552.000 t).³¹ Die Reedereien verfahren bei der Ausbildung der Besatzung nach den gleichen Überlegungen wie vor dem Krieg. Das heißt, die Decksbesatzung wurde an Bord angelernt und nach Ermessen des Kapitäns bzw. der Reederei für eine bestimmte Qualifikation gemustert. Es blieb also dabei, daß ein Neuling an Bord nach nur wenigen Reisen bereits nicht mehr als Junge sondern als Matrose fahren konnte und auch der Netzmacher oft nur wenige Reisen als Matrose gefahren war. Auf das geregelte Ausbildungssystem aus der Zeit des NS-Regimes griff man nicht zurück.

In Trägerschaft des Verbandes deutscher Hochseefischereien e.V., des Bundes, des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven entstand zwar um 1957 eine den Seemannsschulen der Handelsschiffahrt vergleichbare Jungfischerschule am Standort Bremerhaven, diese bot aber nur eine Art Vorlehrgang für die angehenden Hochseefischer an, der absolviert wurde, bevor sie zum erstenmal an Bord eines Fahrzeuges der Hochseefischerei gingen.³² Während diesen Lehrgängen in der Handelsschiffahrt eine auf einer Rechtsverordnung basierende praktische und theoretische Ausbildung folgte, wurde der angehende Hochseefischer nach dem Abschluß der Jungfischerschule an Bord geschickt und fügte sich in das bisherige System des Angelerntwerdens und der Beurteilung durch Kapitän und Reederei. Inhaltlich

konnte dieser Vorkurs an der Jungfischerschule selbstverständlich keine geregelte Ausbildung ersetzen, sondern nur dazu dienen, die notwendigsten Verhaltensregeln für jegliche Arbeit auf See zu vermitteln. Obwohl fischereispezifische Unterrichtsfelder wie z.B. die Netzreparatur während der Lehrgänge der als Internat geführten Jungfischerschule auf dem Lehrplan standen, konnten aufgrund der Kürze der Zeit auch hier bestenfalls Grundkenntnisse vermittelt werden. Da es nicht gelang eine gesetzliche Regelung über eine Berufsausbildung mit dem Ausbildungsziel Hochseefischer zu erreichen, wurde die Schule nach wenigen Betriebsjahren wieder eingestellt.³³ Mit Beginn der dreimonatigen Kurse der Jungfischerschule wurde zwar die Hoffnung laut, diesen Lehrberuf zu etablieren, auch ent-

Tabelle 2:

Zahl der Trawler der bundesdeutschen Hochseefischerei (1965–1995)
(Quelle: Petersen, Claus; Peters, Dirk: 100 Jahre Fischereihafen Bremerhaven: Rückblick, Einblick, Ausblick. Bremerhaven 1996, S. 86.

Jahr	Anzahl
1965	146
1970	117
1975	74
1980	44
1985	19
1990*	15
1995*	9

* Die Zahlen für die Jahre 1990 und 1995 umfassen ausschließlich den Trawlerbestand im Gebiet der alten Bundesrepublik, also der Heimathäfen Bremerhaven und Cuxhaven, die bereits seit 1987 die einzig verbliebenen Standorte der bundesdeutschen Hochseefischerei waren.

ker.³⁷ Die Konsequenz dieser Veränderungen war trotz der Verlängerung der Reisedauer und der Vergrößerung der Schiffe mit der sie begleitenden Vergrößerung der Fanggeschirre ein stetiger Rückgang des Bedarfs an Deckspersonal der bundesdeutschen Hochseefischereiflotte. Mit diesem Rückgang waren die Bemühungen zur Etablierung eines Lehrberufes Hochseefischer prinzipiell zum endgültigen Scheitern verurteilt. Für die verbliebene Restflotte griff man entweder auf Besatzungsmitglieder zurück, die bereits langjährig in der Hochseefischerei gefahren waren, oder der Besatzungsnachwuchs für die wenigen Schiffe rekrutierte sich aus gelernten Fischern, die ihre Ausbildung in der Küstenfischerei erhalten hatten.

DDR

Für die nach dem Zweiten Weltkrieg im Aufbau befindliche Hochseefischereiflotte der DDR stellte sich im Unterschied zur Bundesrepublik eine vollständig andere Ausgangssituation dar. Während im Westen an die Entwicklungen vor 1945 relativ nahtlos ange-

sprach die Kapazität von ca. 240 Schülern pro Jahr dem Nachwuchsbedarf der bundesdeutschen Hochseefischerei³⁴, und es gab auch seitens der Reeder Neigungen zum Lehrvertrag, aber nach wenigen Jahren stand fest, daß diese Bereitschaft nicht ausreichte, die Situation in der Ausbildung des Deckspersonals grundlegend zu verändern. 1965 heißt es in einer Fußnote der Blätter zur Berufskunde trotz des Hinweises auf die Jungfischerschule: *Bis auf weiteres werden Jugendliche ohne Landvorbildung gleich als Decksjungen angemustert, ältere Jugendliche sogar in vielen Fällen als Leichtmatrosen.*³⁵ In den folgenden Jahren begann der Fahrzeugbestand der bundesdeutschen Hochseefischerei zahlenmäßig in erheblichem Umfang zu sinken, auch wenn die Gesamttonnage zunächst noch bis Ende der 1960er Jahre anstieg.³⁶

Aus den Trawlern wurden Fabrikschiffe, auf denen die Fischverarbeitung nicht mehr durch das Deckspersonal durchgeführt wurde, sondern durch zusätzliches Fabrikpersonal in der Besatzungsliste, die Fischwer-

knüpft werden konnte, mußte in der DDR die Hochseefischerei nahezu aus dem Nichts aufgebaut werden, da vor dem Zweiten Weltkrieg von den jetzt in der DDR gelegenen Häfen keine Hochseefischerei ausging.³⁸ Mit dem Aufbau der Fischereistandorte Saßnitz und Rostock und einer zunächst aus Loggern und Kuttern bestehenden Flotte war von Anfang an der Aufbau einer geregelten Berufsausbildung in der See- und Hochseefischerei eng verbunden. Nur so meinte man, das für den geplanten Flottenaufbau qualifizierte Personal heranbilden zu können. Bereits im Gründungsjahr des Saßnitzer Fischereibetriebes (1949) wurden die ersten Lehrlinge für den Beruf an Deck der künftigen Fischereiflotte eingestellt.³⁹ Die Zahl der Lehrlinge erhöhte sich von fünf im September 1949 auf 112 im Oktober 1950⁴⁰, und am 1. Mai 1950 eröffnete die Betriebsberufsschule der VVB Fischfang Saßnitz. Da es jedoch weder einen einheitlichen Lehrbeginn gab noch die Ausbildung durch das Ministerium für Arbeit als Lehrberuf bestätigt war⁴¹, entsprach die Situation de jure



*Lehrkutter SAS
200 NEUES
DEUTSCHLAND.
(Foto: Fischerei-
und Hafen-
museum Saßnitz)*

durchaus noch der in der Bundesrepublik. De facto knüpfte die DDR jedoch an die Ausbildungssituation in den Jahren unmittelbar zuvor an und etablierte gemeinsam mit der eigenen Hochseefischerei die geregelte Berufsausbildung. Am später wichtigsten Standort der DDR-Hochseefischerei Rostock-Marienehe fand dieselbe Entwicklung nur wenig später statt, und am 10. November 1951 wurde rückwirkend für den 1. September 1950 der Antrag auf Eröffnung einer Betriebsberufsschule für bis zu 257 Lehrlinge gestellt.⁴² An diesen Betriebsberufsschulen wurden allerdings nicht nur die Hochseefischer unterrichtet, sondern ebenfalls Lehrlinge anderer in diesen Betrieben beschäftigten Berufssparten wie den in den Verarbeitungsbetrieben beschäftigten Fischfacharbeitern.⁴³ Da für eine Ausbildung des Deckspersonals in der Hochseefischerei vor allem die praktische Ausbildung an Bord eine zentrale Rolle spielte, mußten auch hier neue Wege gesucht werden, da das bisher praktizierte Anlernen während des regulären Fangbetriebes nicht als geeignete Lösung betrachtet wurde. In der DDR wurde schließlich ein Teil der Fischereiflotte als spezielle alle Lehr- und Ausbildungsschiffe verwendet. Das erste dieser Schiffe, der Lehrkutter SAS 200 NEUES DEUTSCHLAND, wurde am 13. Oktober 1951 in Dienst gestellt. Bereits zuvor hatte es zwar an Bord anderer Schiffe sogenannte Lernkollektive gegeben, aber erst SAS 200 NEUES DEUTSCHLAND bot die optimalen Möglichkeiten zur Berufsausbildung, so daß die Besatzung neben den sieben Mann Stammbesatzung aus bis zu 16 Lehrlingen bestehen konnte.⁴⁴ Diesem ersten Lehrkutter folgten 1954 vier Logger (ROS 101, ROS 102, ROS 105 und ROS 107). Zur Unterbringung der Lehrlinge wurde jeweils ein Fischraum zum Logis umgebaut, und die Fangauflage betrug nur ca. zwei Drittel der übrigen Logger.⁴⁵ 1957 wurde diese Lehrflotte wieder aufgelöst und die Ausbildung auf ausgesuchte Schiffe der normalen Produktion verlagert, da man die volle Fangkapazität der gesamten Loggerflotte benötigte.⁴⁶ Auf den Loggern fahren jetzt bis zu drei Lehrlinge, auf den Trawlern bis zu sechs. Lehrlinge des zweiten und dritten Lehrjahres ersetzen unter bestimmten Vorausset-



Bild oben und rechte Seite *Berufsausbildung in Saßnitz.* (Foto VEB-Fischkombinat Saßnitz)



zungen auf diesen Schiffen die regulären Leichtmatrosen.⁴⁷ Die staatliche Anerkennung des Ausbildungsberufes Hochseefischer erfolgte bereits 1952 und wurde zeitgleich mit der Auflösung der Rostocker Lehrloggerflotte zum erstenmal grundlegend reformiert. Ab 1957 wurde das Ausbildungsprogramm entsprechend der schulischen Vorbildung differenziert. Abgänger der 10. und 12. Klasse absolvierten eine verkürzte Ausbildung. Nach Abschluß der 8. Klasse umfaßte sie drei Jahre mit folgender Stundentafel für den theoretischen Unterricht:

Deutsch	126 Std.	Fischereibiologie	126 Std.
Geschichte	126	Netzkunde	126
Körpererziehung	168	Seemannschaft	126
Betriebsökonomie	84	Navigation	126
Mathematik	84	Gesetzeskunde	84
Mechanik/E-Technik	126	Fachrechnen	84
Fischereikunde	126	Gesamtanzahl	1512 ⁴⁸

Bis 1964 wurden die Lehrlinge – der Begriff des Schiffsjungen wird in der DDR-spezifischen Literatur nicht benutzt – für den Beruf des Hochseefischers ausgebildet, danach als *Vollmatrosen in der Hochseefischerei*. Seit 1965 konnte diese Ausbildung mit dem gleichzeitigen Erwerb des Abiturs kombiniert werden.⁴⁹ Die nochmals verkürzte Ausbildung bestand jetzt aus einem berufspraktischen und -theoretischen Teil während des ersten Lehrjahres an Land und der Ausbildung auf See im zweiten Lehrjahr.⁵⁰ Der Wert, der dieser Ausbildung beigemessen wurde, zeigt sich sowohl darin, daß 1975 in beiden Fischkombinaten ca. 12% der Beschäftigten Lehrlinge waren und 58% der Gesamtbeschäftigten des Fischkombinates Rostock einen Facharbeiterabschluß besaßen, als auch an der Forderung, daß es zur Realisierung der an die Fischerei gestellten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Erfordernisse *Facharbeiter bedarf, die über eine gute wissenschaftliche Allgemeinbildung sowie über solide fachliche und berufliche Kenntnisse verfügen*.⁵¹ Dazu zählten inzwischen auch Grundkenntnisse der elektronischen Datenverarbeitung und umfangreiche Kenntnisse der fischereibiologischen Aspekte der weltweiten Fanggebiete der DDR-Hochseefischerei. Nach der politischen Wende in der DDR und dem hiermit verbundenen Rückgang der Flottengröße auf einige wenige Fahrzeuge wurde diese Berufsausbildung nicht fortgesetzt.

Resümee

Seit dem Bestehen einer Hochseefischerei unter deutscher Flagge gab es wiederholt Bemühungen den Beruf des Hochseefischers als Lehrberuf zu etablieren, die jedoch außer in der Zeit des NS-Regimes und der DDR nie von Erfolg gekrönt waren. Wie anhand dieser beiden Beispiele ablesbar ist, lag dieses Fehlen einer geregelten Berufsausbildung nicht etwa in einem mangelnden Qualifikationsbedarf begründet, sondern fußte vielmehr direkt auf der Tatsache, daß gerade in Zeiten des Besatzungsmangels die Reedereien kein Interesse an einer Ausbildung haben konnten, wenn sie auch anderweitig ihren Nachwuchs rekrutieren konnten. In den Zeiten der zentralistisch, dirigistisch organisierten politischen Systeme, die jeweils die Fischerei intensiv förderten und die Flotten politisch gewollt und nicht ökonomisch orientiert aufbauten, entfiel dieses einseitige Interesse der Reeder. Auch wenn in den Interviews mit ehemaligen Besatzungsmitgliedern einerseits wiederholt die Einschätzung geäußert wurde, daß die Berufsausbildung in der Bundesrepublik oder vor 1939, also das reine Anlernen an Bord, eine solide Basis für den Arbeitsalltag auf dem Deck eines Schiffes der Hochseefischerei darstellte, besaßen diejenigen, die z. B. während des NS-Regimes die Ausbildung erhalten hatten oder eine Vorbildung als Fischer in der Küstenfischerei besaßen, deutliche Vorteile an Bord, die sich z. B. darin äußerten, daß sie ungewöhnlich schnell als Netzmacher gemustert wurden. Insgesamt wäre die flächendeckende Einführung der geregelten Berufsausbildung des Deckspersonals der Hochseefischerei mit Sicherheit begrüßenswert gewesen, ohne gesetzliche Initiative, wie sie z. B. in der DDR vorhanden war, war sie jedoch stets zum Scheitern verurteilt. So lange die Möglichkeit bestand

direkt als Leichtmatrose an Bord eines Fischereifahrzeuges anzumustern und der Besuch der Seefahrtsschulen und damit die spätere Qualifikation zum Offizier oder Kapitän nur von der Fahrzeit und nicht vom Berufsabschluß abhängig war, gab es auch für die erstmals Anzumusternden keinen Anreiz, sich einer geregelten Ausbildung zu unterziehen, zumal dies eine deutliche Reduktion des Verdienstes in den ersten Berufsjahren bedeutet hätte. Die Berufsausbildung an Deck der Hochseefischereifahrzeuge blieb somit ein direkter Spiegel der gesellschaftlichen bzw. ökonomischen Bedeutung der Hochseefischerei der jeweiligen politischen Systeme in Deutschland. Während sie in den Zeiten der rein ökonomischen Orientierung nicht existent war und eine juristisch festgelegte Mindestqualifizierung fehlte, gab es in den Zeiten, in denen der Volkswirtschaftliche Versorgungsauftrag der Hochseefischer ei im Vordergrund stand, stets auch eine geregelte Berufsausbildung für das Deckpersonal in der Hochseefischerei.

Anmerkungen:

- 1 Die Heringsfischerei mit Loggern, die nicht im eigentlichen Sinn zur großen Hochseefischerei zählt, wird hier zunächst vollständig außer Betracht gelassen, da ihre Besatzungsstrukturen sich grundlegend von der eigentlichen Hochseefischerei unterscheiden.
- 2 Dittmer: Die Seefischerschulen des Deutschen Seefischerei-Vereins. In: Henking, H.: 25 Jahre im Dienste der deutschen Seefischerei. Ein Rückblick auf die Tätigkeit des Deutschen Seefischerei-Vereins. Festschrift. Berlin 1910, S. 95.
- 3 Ebd., S. 97.
- 4 Ebd., S. 98.
- 5 Bei den geregelten Kursen der Schulen des Deutschen Seefischerei-Vereins bestand ein Lehrgang aus zehn bis einhundert Unterrichtsstunden. Die meisten Schulen hielten Lehrgänge von ca. dreißig Stunden außerhalb der Fangzeit im Winter ab. Vgl. Henking (wie Anm. 2), S. 107ff.
- 6 Ebd.
- 7 Hauschild, Harry: Die soziale Lage der Besatzung der deutschen Hochseefischereifahrzeuge. (Diss.) Berlin 1912, S. 97.
- 8 Dierks, August: Männer, Trawler, Meere. Bremerhaven 1961, S. 26.
- 9 Logbuch 1896–1971. Festaussgabe der Nordsee-Nachrichten zum 75jährigen Bestehen der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei GmbH am 23. April 1971. Bremerhaven 1971, S. 14.
- 10 Dierks (wie Anm. 8), S. 26.
- 11 Duge, Friedrich: Seemannsheim und Heuerbureau am Fischereihafen zu Geestemünde im Jahre 1904. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, 21. Jg. 1905, S. 91–98, hier S. 93.
- 12 Ebd.
- 13 Neue Hochseefischerei-Unternehmungen. In: Deutscher Fischerei-Verein; Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, Jg. 1885, S. 39–48, hier S. 40.
- 14 Duge (wie Anm. 11), S. 91–98.
- 15 Hauschild (wie Anm. 7), S. 99.
- 16 Ebd., S. 107.
- 17 Auf den im Eistransport eingesetzten Frachtseglern STANDARD und UNION der Deutschen Dampffischereigesellschaft »Nordsee« AG wurden bereits früher Schiffsjungen regulär ausgebildet. Diese Ausbildung gehörte jedoch nicht in den Bereich der Hochseefischerei, sondern der Handelsschiffahrt.
- 18 Schiffsjungen für die deutschen Fischdampfer. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, 28. Jg. 1912, S. 52–53.
- 19 Hauschild (wie Anm. 7), S. 108f.
- 20 Schiffsjungen für die deutschen Fischdampfer (wie Anm. 18), S. 52.
- 21 Der Netzmacher war ein besonders qualifizierter Matrose, der einerseits für die Reparatur der Netze an Bord verantwortlich war und andererseits eine zum Bootsmann der Handelsschiffahrt vergleichbare Stellung besaß.
- 22 Hauschild (wie Anm. 7), S. 130.
- 23 Die Restflotte bestand bei Friedensschluß aus 82 Fischdampfern. Nach Dierks (wie Anm. 8), S. 29.
- 24 Ebd., S. 34.
- 25 Darré, R. Walther: Grußwort des Reichsbauernführers und Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft in: Segen des Meeres. Führer durch die 1. Deutsche Fischerei- und Walfang-Ausstellung. Hamburg 1939, 28. April–29. Mai. Hamburg 1939, S. 13.
- 26 Die folgenden Ausführungen basieren auf einem im Jahr 1997 mit Kapt. Arnold Nothmann, Cuxhaven, geführten Interview.

- 27 Zitiert nach dem Ausbildungszeugnis von Kapt. Arnold Nothmann.
- 28 Dierks (wie Anm. 8), S. 46.
- 29 Thiede, Klaus (Hrsg.): Die schleswig-holsteinische Fischwirtschaft. Jahresbericht für 1950. Kiel 1951, S. 28.
- 30 Baartz, Roland: Entwicklung und Strukturwandel der deutschen Hochseefischerei unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Siedlung, Wirtschaft und Verkehr Cuxhavens. Diss. Hamburg 1991, S. 653.
- 31 Vgl. Dierks (wie Anm. 8), S. 53.
- 32 Terheyden, Karl: Mannschaftssorgen und Nachwuchsfragen. In: Dierks, August: Hat die Seefischerei eine Zukunft? Bremerhaven 1966, S. 81.
- 33 Ebd., S. 82.
- 34 Dierks (wie Anm. 8), S. 83.
- 35 Jakubass, Franz: Hochseefischer. Bielefeld 1965 (Nachdruck 1968); Blätter zur Berufskunde, Band 1, Nr. I-1235, S. 12.
- 36 Baartz (wie Anm. 30), S. 653.
- 37 Die Entstehung und Entwicklung des Berufsbildes des Fischwerkers ist ebenfalls Gegenstand des Forschungsprojektes und wird in einem der folgenden Berichte näher betrachtet werden.
- 38 Strobel, Dietrich, und Hahlbeck, Wulf-Heinrich: Hiev up: So war die Hochseefischerei der DDR. Hamburg 1995, S. 11.
- 39 Ebd., S. 55.
- 40 Hahlbeck, Wulf-Heinrich: Die Berufsausbildung in der Hochseefischerei der DDR. In: Symposium 150 Jahre maritime Ausbildung auf dem Fischland am 28. September 1996 in Wustrow. Protokollband, hrsgg. von der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Ostsee e.V. Rostock 1996, S. 33.
- 41 Ebd.
- 42 Strobel/Hahlbeck (wie Anm. 38), S. 55.
- 43 Hahlbeck (wie Anm. 40), S. 33.
- 44 Strobel/Hahlbeck (wie Anm. 38) S. 55.
- 45 Die Entwicklung zum sozialistischen Großbetrieb. Betriebsgeschichte des VEB Fischkombinats Rostock. Hrsg. vom VEB Fischkombinat Rostock. Rostock 1975, S. 17.
- 46 Strobel/Hahlbeck (wie Anm. 38), S. 56.
- 47 Ebd.
- 48 Ebd., S. 35.
- 49 Sperling, Otto, und Wittig, Willy-Kurt: Fische, Netze und Matrosen. Berlin (Ost) 1977, S. 62f.
- 50 Hahlbeck (wie Anm. 40), S. 36.
- 51 Finnern, Dieter: Wissensspeicher Fischereifachkunde. Berlin (Ost) 1989, S. 8.

Vocational training in the German deep-sea fishing industry

Summary

Ever since the existence of deep-sea fishing under the German flag there have been repeated efforts to establish the occupation of the deep-sea fisherman as one requiring specialised training. Yet only during the Nazi era and that of the German Democratic Republic were these attempts crowned with success.

As is illustrated by the two examples presented here, the non-existence of systematic vocational training in this field is not due to a lack of its necessity but rather to the fact that, particularly in times of labour scarcity, the shipping companies have never been interested in such training if they had the opportunity of finding employees elsewhere. In periods of centralist, statist political systems, which intensively promoted the fishing industry and set up the fleets on the basis of political will rather than economic orientation, this one-sided interest of the shipping companies was not a factor.

In interviews, former crew members have repeatedly expressed the point of view that the kind of vocational training practised in Germany before 1939 or in the Federal Republic of Germany since the end of the war – i.e. pure practical instruction on board – provides a solid basis for the everyday work on the deck of a deep-sea fishing vessel. Yet on the other hand, those who had obtained their training during the Nazi regime or received some form of instruction in coastal fishing were at a distinct advantage on board, being quickly selected for better jobs, for example net-making. In general, the comprehensive introduction of systematic vocational training for deep-sea fishing deck personnel would certainly have been welcome. But without the kind of legal initiative present, for example, in the German Democratic Republic, this aim could never be achieved. As it is, an ordinary seaman can sign onto a fishing vessel; entry into nautical college in order to qualify as an officer or captain is not dependent upon successful completion of training but merely upon time accumulated at sea. Thus there is no motivation for undergoing methodical instruction, particularly in view of the fact that doing so would cause a considerable reduction in earnings during the initial years of employment.

The subject of vocational training in the deep-sea fishing industry has thus remained a direct reflection of the socioeconomic importance of this field in each of the respective political systems in Germany. In times of economic orientation such training was non-existent and there was no legally established minimum qualification level. During eras of centralised economies, deep-sea fishing was a government priority and thus always accompanied by systematic vocational training for its deck personnel.

La formation professionnelle dans la pêche hauturière en Allemagne

Résumé

Depuis l'existence d'une pêche en haute mer sous pavillon allemand, il y eut des efforts répétés pour établir le métier de pêcheur en haute mer en tant qu'apprentissage, mais ils ne furent jamais couronnés de succès, excepté durant l'époque du régime NS et celle de la RDA.

Comme on peut le constater en se référant à ces deux exemples, ce manque de formation professionnelle régularisée n'était pas dû à une absence du besoin de qualification, mais reposait bien en droite ligne sur le fait que même en temps de pénurie d'équipage, les armateurs ne s'intéressaient aucunement à une formation, puisqu'ils pouvaient recruter la relève d'une autre façon. Pendant la période des systèmes politiques organisés de manière centraliste et dirigiste, cet intérêt à sens unique des armateurs disparut.

Même si, d'un côté, dans les interviews d'anciens membres d'équipage, on entend plusieurs fois l'estimation que la formation professionnelle, en RFA ou avant 1939, donc le véritable apprentissage sur le tas à bord, représentait une base solide pour la routine du travail sur le pont d'un bateau de pêche hauturière, ceux qui avaient reçu une formation du temps du régime nazi ou une préparation en tant que marin-pêcheur dans la pêche côtière possédaient des avantages réels qui se traduisaient, par ex., par le fait qu'ils étaient très vite repérés comme faiseur de filets.

Dans l'ensemble, l'introduction d'une formation professionnelle pour le personnel des bateaux de pêche hauturière à l'échelle nationale aurait été souhaitable, sans initiative légale, comme elle le fut par ex. en RDA, mais elle aurait été, malgré tout, toujours condamnée. Tant que la possibilité d'embarquer sur un navire de pêche comme matelot novice existait, et que la fréquentation d'une école de navigation ainsi que la qualification en tant qu'officier ou capitaine ne dépendaient plus que du temps de traversée effectué et non plus de l'examen de fin d'études, il n'y avait aucun mérite pour les recrues non plus de se plier à une formation régulière, surtout que cela signifiait une réduction importante du salaire pendant les premières années de travail.

La formation professionnelle à bord des bateaux de pêche en haute mer resta ainsi un reflet direct de l'importance sociale et économique de la pêche hauturière pour les systèmes politiques en Allemagne. Tandis qu'elle n'existait pas à l'époque de l'orientation purement économique et qu'une formation minimale définie de manière juridique manquait, il y eut constamment, à l'époque où le plan de ravitaillement de la politique économique faisait passer la pêche hauturière en premier plan, une formation professionnelle régularisée pour le personnel de pont des navires de pêche en haute mer.