

zeug beschaffen zu können und zweitens, um die Bedingungen für die Gewährung von Darlehen erfüllen zu können, also den Versicherungsschein verpfänden zu können. Bei diesen Kassen ist man davon ausgegangen, den Beitragssatz so gering wie möglich zu halten. Wir sind bisher mit einem Satz von 1 v. H. für die Fischerei bis zur Seegrenze und 2 v. H. für die Fischerei in See ausgekommen.

Nachdem die Inflation alle Werte verschlungen hat, mußten wir neu aufbauen und beginnen unsere Reservefonds mit Genehmigung des Aufsichtsamtes für Privatversicherung auf die Art wieder aufzufüllen, daß wir außer der vorgenannten Prämie $\frac{1}{2}$ % Sonderbeitrag erheben, der in den Reservefonds fließt.

Ich habe in dem vom Reichsernährungsministerium herausgegebenen Jahrbuche über die Kassen berichtet und möchte mich deshalb darauf beschränken anzugeben, welche Veränderungen seit dem Frühjahr dieses Jahres eingetreten sind. Natürlich hat die Darlehnsverleihung sehr anregend auf die Gründung von Versicherungskassen eingewirkt; denn die bisher abseits stehenden Orte, die bis dahin die Versicherung nicht für notwendig gehalten hatten, mußten nun an die Gründung denken. Es ist uns gelungen, an der Nordsee noch eine Kasse — in Cuxhaven — und an der Ostsee Kassen in Travemünde-Niendorf, Schlutup, Wismar, Swinemünde, Wollin und Berg-Dievenow zu gründen. An der Nordsee fehlt nur noch Altenwerder und an der Ostsee Leba; wenn es gelingt, diese beiden Orte noch anzuschließen, kann jeder Besitzer eines Kutters sein Fahrzeug versichern und Darlehen vom Reiche erlangen. In neuerer Zeit macht sich in der Küstenfischerei das Bestreben geltend, Motoren in die Strandboote einzubauen. Diese Frage wird nur so zu lösen sein, daß wir es als unsere nächste Aufgabe betrachten müssen, für diese Fahrzeuge, die durch den Einbau einen viel höheren Wert erlangen werden, Kassen zu gründen.

Als dritte neue Angelegenheit in der Gründung von Versicherungskassen ist der Einbau von Motoren in die Boote der Haff-Fischerei zu betrachten. Hier werden größere Fahrzeuge nicht benutzt, sondern in der Hauptsache die sogenannten Heuerboote mit flachen Böden, von 5 und 7 Meter Länge. Da können wir keine Rohölmotoren einbauen, die für eine Leistungsfähigkeit von 6 bis 8 PS. ein Gewicht von höchstens 250 kg haben dürfen, sondern es werden hier Leichtölmotoren im Gewicht von 150 kg bei 5 Meter Länge und 250 kg bei 7 Meter Länge in Frage kommen. Wir haben die Fabriken angeregt, solche Motoren mit Doppelvergaser zu bauen, um zu ermöglichen, mit Benzin anzufahren und dann auf Petroleum umzustellen. Grundsätzlich stehen wir auf dem Standpunkt, man soll Leichtölmotoren tunlichst fernhalten. Die Gefahr des Aufbrennens ist überaus groß. Nach der Statistik, die Herr Geheimrat Romberg seit Jahren darüber führt, gibt es da erschütternde Fälle, und wir sind nicht geneigt, die Verantwortung für die Benutzung von Benzin oder Benzol zu übernehmen. Wir werden vielleicht dazu übergehen müssen, die Leichtölmotoren mit Doppelvergaser für diese Heuerboote nur unter besonderen