

LEBEND-FISCH FÜR BERLIN

Eine Transport-Idee aus der Zeit von 1927 bis 1936

VON GUSTAV A. KLAHN †

Vorbemerkung

Aus technischer oder wirtschaftlicher Sicht ist der Erfolg das entscheidende Kriterium zur Beurteilung eines Projekts. Der Historiker indes betrachtet mit ebenso großem Interesse auch Pläne, die scheiterten. Über Absichten und Ansichten einer Zeit verrät das Mögliche mindestens ebenso viel wie das Wirkliche. Und manche früher verworfene Idee mag, in neuen Zusammenhängen gesehen, noch einmal eine anregende Wirkung entfalten.

Ein Beispiel für ein gescheitertes Vorhaben im Bereich der Fischerei liefert das Material, das Dipl.-Ing. Werner Klahn dem Deutschen Schifffahrtsmuseum zur Verfügung stellte. Es handelt sich um ein Vorhaben, das sein Onkel Gustav A. Klahn in den Jahren 1927 bis 1936 plante und erprobte. Über den Autor der »Niederschrift über Notwendigkeit und Ermöglichung zur Wiederbelebung der ostpreußischen Küsten-, Binnen- und Haff-Fischerei« teilte Werner Klahn folgendes mit:

»Gustav-Adolf Klahn wurde als Sohn des Seeschiffers und Schiffseigners Carl Wilhelm Hinrich Klahn am 5. Juni 1889 in Neustadt in Holstein geboren. Er entstammte einer Familie, die über mehrere Generationen hinweg mit Seefahrt und Schiffbau zu tun hatte. Nach einer Lehre im Yacht- und Bootsbau zog es ihn in ganz jungen Jahren zur See. So fuhr er u.a. auf der 5-Mast-Bark POTOSI unter Kapitän Nissen als Zimmermann. Nach Jahren der Seefahrt besuchte er die Technische Lehranstalt für Schiffbau in Hamburg und war anschließend als Ingenieur auf mehreren Werften beschäftigt. 1921 gründete er zusammen mit seinem Bruder Hans H. Klahn die »Wagria-Werft Gebr. Klahn« in Neustadt in Holstein, die größere Holzschiffe, wie den 3-Mast-Topsegel-Schoner ELBNIXE (1922) und den Südsee-Schoner PAPUA (1924), baute. Nach der Auflösung der Wagria-Werft arbeitete er wieder auf verschiedenen anderen Werften. 1927 bis 1936 befaßte er sich mit der Idee des Transports von lebenden Fischen in Aquarien-Schiffen. Mit dem entsprechend umgebauten Schiff SEESTERN unternahm er zwei Reisen zum Finnischen Bodden. Beide Reisen waren vom Mißgeschick verfolgt. 1937 gründete Gustav A. Klahn die »G.-A. Klahn Werft« in Berlin-Spandau, die Schiffe bis 500 BRT baute und reparierte.«

Der nahezu ungekürzte Text der »Niederschrift ...« und eine Auswahl aus dem umfangreichen Bild- und Dokumentenmaterial erlaubt es uns, die originelle Idee umfassend darzustellen.

Siegfried Stölting

Niederschrift über Notwendigkeit und Ermöglichung zur Wiederbelebung der ostpreußischen Küsten-, Binnen- und Haff-Fischerei

Dieser Gewerbebezweig ist nach Abtrennung Ostpreußens infolge des polnischen Korridors im wesentlichen zusammengebrochen und zwar aus folgenden Gründen:

1. weil das frühere Absatzgebiet Ostpreußens, das polnische Hinterland, sich gegen diesbezügliche Einfuhr durch Handels- und Zollpolitik abgeriegelt hat;
2. weil der Landtransportweg zum deutschen Mutterland, vornehmlich nach der Zentrale Berlin, zu langwierig ist;
3. weil der polnische Korridor diesbezüglichen Transporten Hindernisse entgegensetzt;
4. weil die Bevölkerung der umliegenden Hafforte und der ostpreußischen Großstädte die gefangenen Fische nicht verkonsumieren kann;
5. weil die einzelnen Fischer bei den Aufkäufern für kleine Fischmengen keinen Absatz finden und für größere Mengen keinen genügenden Preis erzielen;
6. weil die Fischer in eine verzweifelte Lage gerieten, indem sie nichts wesentliches erwerben konnten, ganz gleichgültig ob sie viel oder wenig Fische fingen.

Hervorgerufen durch diese Umstände, verlor der ostpreußische Fischer nicht allein sein Werkzeug, sondern überhaupt seinen Besitz und dadurch seine Kaufkraft und Leistungsfähigkeit und wurde somit Unterstützungsempfänger.

Mit diesem Zustand haben sich seit Jahren die Tagespresse, die Fachpresse, die illustrierten Zeitungen, die Gemeinden, die Ortsbehörden, die Landesregierungsstellen und auch die Reichsministerien befaßt (...).

Eine Wiederbelebung der niederliegenden Fischereiwirtschaft konnte aber trotz aller Besserungsbestrebungen leider nicht herbeigeführt werden. Als Beweis dafür liest man Anmerkungen in dem amtlichen Ostsee-Segelhandbuch der Marineverwaltung, welche von zum Teil ganz verfallenen Fischerei-Hafenanlagen an den Haffs berichten. Es befinden sich ca. 20 Fischerhäfen an jedem der beiden Haffs.

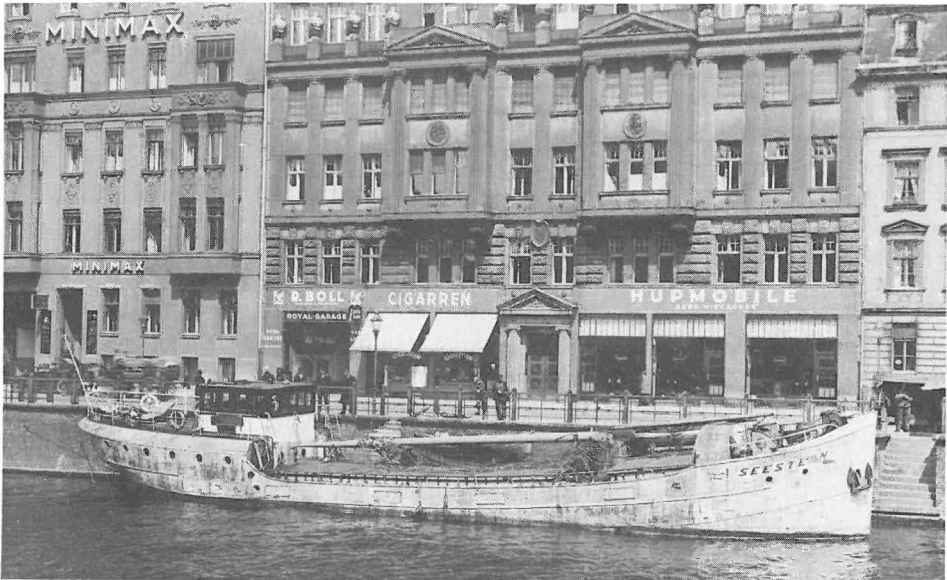
Da durch die brachliegende Fischerei das Vorkommen der Fische aber nicht gemindert ist, so wäre eine enorme Ausbeute möglich, wenn ein wirtschaftlich rentables und technisch brauchbares Transportmittel vorhanden wäre, welches ermöglicht, daß die Fische im Lebendzustand vom Fischerboot ohne Umladung und ohne 2 bis 3 Zwischenhandelsstellen direkt bis in die Zentrale Berlins gebracht werden.

Die Presseauschnitte beweisen weiter, daß der ostpreußische Fischer, wenn er seine Ware überhaupt los wird, für diese selbst nur den geringsten Anteil des Handelspreises erhält, denn im Durchschnitt werden etwa 200 bis über 300% seines Erlöses an Aufschlag entstehen

1. durch den Aufkäufer für Aufbewahrungs-, Verpackungs-, Versand-, Verlust- und Geschäftsspesen sowie Verdienst;
2. durch die nochmals gleichen Unkosten eines kaum zu umgehenden Zwischenhändlers;
3. durch ähnliche Unkosten des Verkäufers in Berlin.

In Dänemark sterben die Fische vor Wärme

kns. An vielen Stellen der dänischen Küste ist das Wasser derartig erwärmt, daß die gefangenen Fische in den Fischkästen verenden. Vor einigen Tagen ging auf diese Weise ein großer Fang Schollen im Hafen von Kalundborg zu grunde.



Die SEESTERN im havarierten Zustand mit beschädigter Ladung an Bord am Reichstagsufer in Berlin.

Außerdem ist der Fisch, wenn er dann in Berlin auf den Markt gelangt ist, nicht mehr lebendig, sondern längst tot oder sogar Gammel, sofern er überhaupt noch existiert und nicht schon als Aas während des Transportes beseitigt ist, damit einer Beschlagnahme durch die Gesundheitsüberwachungsorgane der Markthallen vorgebeugt wird.

Durch solche Methoden muß die isolierte Ostpreußen-Fischereiwirtschaft zugrunde gehen und die gesamte deutsche Fischwirtschaft in Mitleidenschaft gezogen werden. Außerdem bringt letztere tatsächlich sowieso nur einen prozentual geringen Anteil, nämlich weniger als 50% des für Deutschland erforderlichen Konsums hervor und es werden daher einesteils Umsummen deutschen Volksvermögens jährlich für Einfuhr an das Ausland abgeführt, die andernteils den einheimischen Gewerbebezweigen der Fischwirtschaft als Betriebs- und Unterhaltsmittel verloren gehen. Auch diese Tatsachen gehen drastisch aus amtlichen statistischen Tabellen- und Berichtmaterial hervor.

Schuld mit an diesem Zustand ist die Fischtransportmitteltechnik, die auf dem Stand von vor 100 Jahren fest und unerschütterlich stehengeblieben ist und namentlich nach der Abtrennung Ostpreußens es versäumte, eine zweckmäßige Einstellung vorzunehmen.

Der Fischtransportbootbau ist seit mehr als 100 Jahren im Prinzip bei dem alten unverständlich vernunftwidrigen Bünboot (Fahrzeug mit durchlöcherter Boden), welches jeden äußeren Einfluß in sich aufnimmt und keine inneren Energien für die Lebenserfordernisse der Fische besitzt bezüglich eines Transportes auf Binnenwasserstraßen bzw. Gewässern wie vor einer Wand stehen geblieben, wohl weil ihr die Schiffbautechnik nicht genügend zur Seite stand und der konservative Hang der Fischer an althergebrachte Einrichtungen nicht ohne weiteres Neuerungsanregungen zuließ.

Das einzige mit Aquarien ausgerüstete, 1927/28 erbaute Spezialschiff SEESTERN, welches als erstes Transportmittel in der Lage war, Süßwasserfische im Lebendzustand von Übersee durch verseuchte Binnengewässer bis nach Berlin transportieren zu können, kam nach einer Kette persönlicher Unglücksfälle seines Erbauers nach der zweiten Reise von Finnland nach

Berlin in Wucherhände und wurde dann von Versteigerungsbehörden unter Mitwirkung von Versteigerungsschleppern, in seine Bestandteile zerlegt und ist später verloren gegangen. Infolgedessen kann bis heute nichts geschehen, um die in Ostpreußen unverwendbaren Fische zur Verwertung zu bringen.

Die mit dem Schiff SEESTERN gesammelten Erfahrungen aber sind seefahrtlich sowie schiff- und maschinenbautechnisch hinsichtlich des Lebendtransportes verschiedener Fischarten auf längeren Reisen sorgfältig gesammelt und in Rissen und sonstigen Unterlagen (siehe nachfolgende Zeichnungen) für ein neues Spezial-Aquarienschiff festgelegt. Dieses wird nicht nur zum Transport von Süßbinnenwasserfischen über See, sondern auch umgekehrt von Salzwasserfischen durch verseuchte Binnengewässer gleich gut und gleichzeitig in ein und derselben Transportreise verwendbar sein.

Außerdem ermöglicht diese Konstruktion den Abtransport lebender Fische, selbst von den seichten Binnengewässern Ostpreußens über die offene Seestrecke der Ostsee und weiter durch das beschränkte Fahrwasser des Großschiffahrtsweges (Hohenzollernkanal) nicht nur gleich gut, sondern in idealer Weise.

Sie entspricht ferner den Bauvorschriften der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für die Fahrt OSTSEE mit Fahrterlaubnis bis Paris, London und Norwegen unter dem Zeichen +100 A 4 (E), d.h. Eisverstärkung für Winterfahrten und Spezialbauaufsicht. Sie beruht auf großen aber getrennt bedienbaren Aquarienräumen, worin die Fische sich ausschimmen können und mit einer Einrichtung, die Schlagwasser vermeidet, die allgemeinen Schlingerbewegungen automatisch mindert und Krängungen mechanisch entgegenwirkt.

Durch drei kleine Gruppen von Maschinenaggregaten ist eine dauernde Befischung des vom Außenbordwasser abgetrennten, im Schiff befindlichen Süß- und Salzwasser, jedes für sich zur Fischversorgung wie folgt ermöglicht:

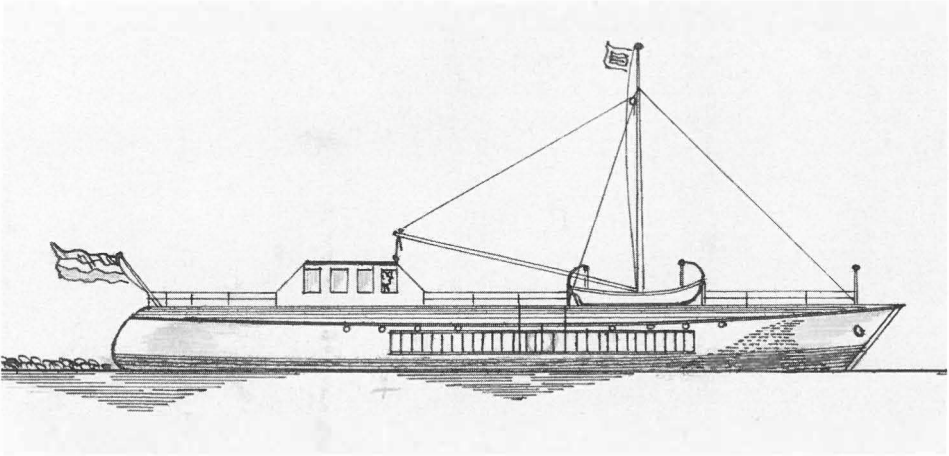
1. zur Wiederbesättigung von durch die Fischmengen verbrauchtem Sauerstoff;
2. zur Auslüftung der durch die Fischmassen entstehenden Kohlensäure;
3. zur Bereinigung von Auswurf, Ausbruch der seekranken Tiere, Abfall (Frühgeburt) sowie Schleim und Leim durch selbsttätige Filtrieranlagen;
4. zur Temperierung auf gewünschten und erforderlichen Grad und zur Ausschaltung von elementaren Einflüssen;

ferner

5. als wichtigstes: zur notwendigen Erneuerung und Erzeugung desjenigen Klimas, aus dem die Fische stammen, indem ein die Aquarienluken umschließender Raum
 - a) mit feuchter Luft,
 - b) mit kühler Luft
 - c) mit Regen
 - d) mit kühlem Nebel,
 analog dem Wohlgefühl des Menschen, versorgt wird. Die Fische würden sonst infolge Erkältung oder irgendeiner erstickenden Beeinträchtigung leiden, bzw. eingehen.

Die so eingerichteten Aquarien sind mit einer Schiffshüllenform als Gesamtkörper umschlossen, der infolge der Dimensionierung des Unterwasserschiffes und der Formgebung des Boottopps sich einerseits zur Beschiffung seichter Binnengewässer, hinsichtlich geringen Tiefganges und geringer Brückendurchfahrhöhe ebensogut eignet, als auch zum Abreiten von Überseestrecken in Sturm und Kälte, hinsichtlich seewähriger, den Innenbetrieb absolut trocken-fahrenden Schiffsform.

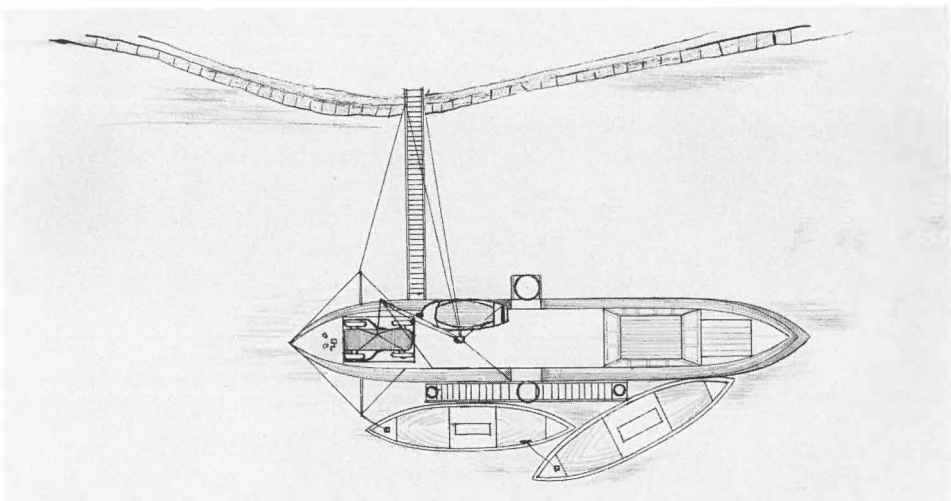
Der so konstruierte Schiffskörper umschließt die oben beschriebene Aquarienanlage in einer Weise, daß letzte unbeeinflußbar von den Elementen hindernislos von einem Schiffsmann bedient werden kann.



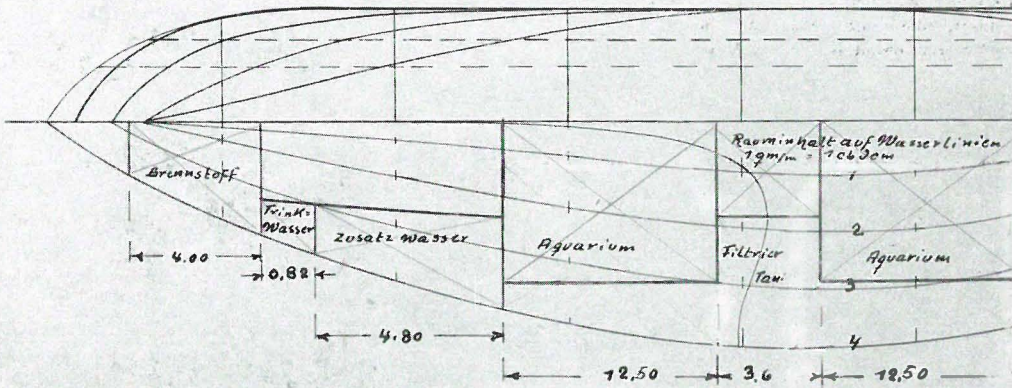
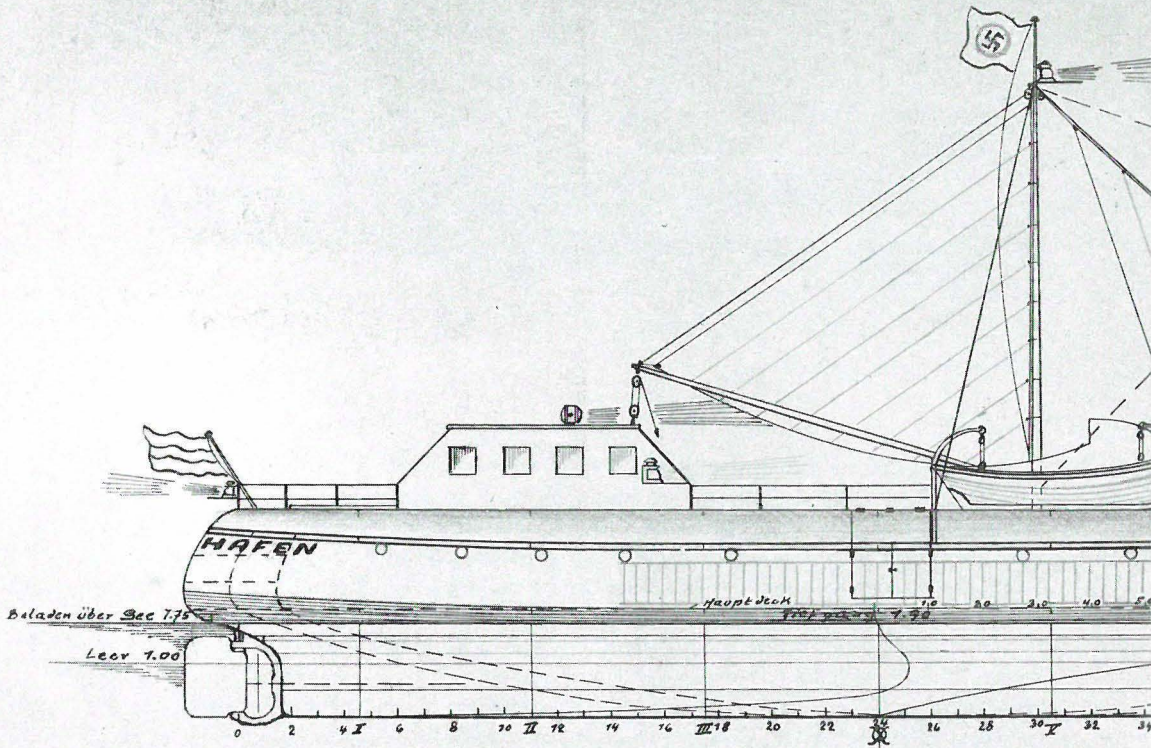
Aquarien-Spezialboot in Fahrt.

Ferner ist die Bedienungsanordnung der Lebenserhaltungseinrichtungen derartig einfach und übersichtlich beschaffen, daß sie durch den wachhabenden Motoristen mittels einiger Handgriffe an zugänglich arrangierten Ventilen, angesichts der durch belichtete Durchsichtsscheiben überschaubaren ganzen, ca. 300 Ztr. umfassenden Fischmenge, zwischendurch mit verrichtet werden kann und zwangsläufig verrichten muß, weil das ersichtliche Gebaren die Lebensbedürfnisse zum Ausdruck bringt und daher die Wartung zur zwangsläufigen macht.

Die ringsum durchsichtigen Aquarienwände, die nicht nur bei Tageslicht überall bis einzelne, sondern auch des Nachts bei elektrischem Licht und von den obwaltenden Elementen, gleichgültig ob Binnenlandshitze und Schwüle oder Kälte, Sturm und Wetter, vollständig abgeschlossen und somit schon ungewollt überschaut und beobachtet werden, erheischen, da sie mit dem Maschinenraum, dem Ruderhaus und den Wohn- und Eßräumen ein Ganzes bilden,



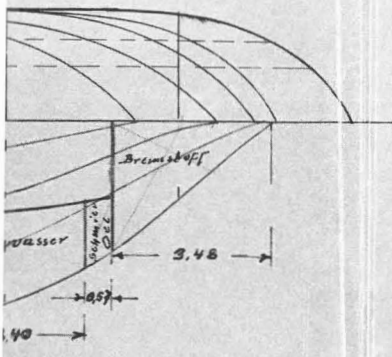
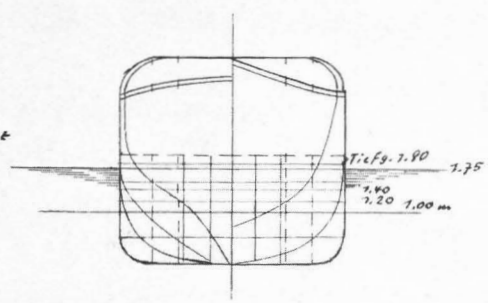
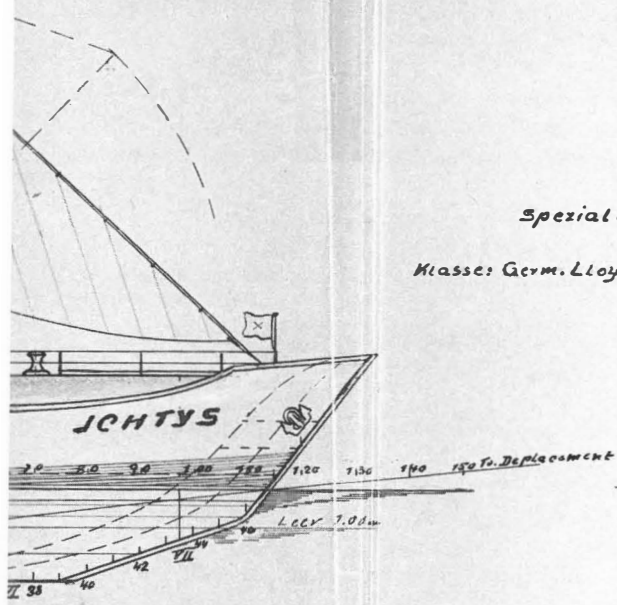
Übernehmen der Fische aus Fischerbooten und Aussetzen des Fisch-Transport-Autos an Land.



Spezialboot für Transport lebender Fische

Maast. 1:100

Klasse: Germ. Lloyd $\frac{1}{2}$ 100 $\frac{1}{6}$ [E] „Ostsee“ (mit Fahrerlaubnis bis Le Havre, London & Süd-Norwegen)



Diese Zeichnung darf II. Bürgerl. Gesetzbuch dem Gen. Sec. des Unt. zuz. nicht veröffentlicht, oder andern Personen gegen Konkurrenz zur Kenntnis gebracht werden

Länge üb. Alles	26.00 m		
" i. d. C.W.L.	24.00 "		
Breite gr. a. Sp.	4.20 "		
Seitenhöhe b. Hauptdeck	2.00 "		
" b. Schutz "	3.85 "		
" b. Deckshaus	5.35 "		
Eigen Gewicht	55.0 To.	=	Leer-Tiefgang geringst. 7.00 m
1 Aqua-Tank	12.5 "	=	Tiefgang für Binnenfahrt 7.20 "
2 " "	25.0 "	=	" " mit Halb-Ladung 7.40 "
4 " "	50.0 "	=	" " " ganzer " = 7.75 "
		=	" " über See 1.75 "
4 Zusatz-W-Tanks	20.0 "	=	" f. Gross-Schiffahrtsweg mit vollen Wasserreserven 7.90 "
Hauptmaschine	150 Ps.	} Durchschnitts-Brennstoffverbr	33.66 kg
Hilfsmaschinen	27 "		Brennstoffbunker	15.000 kg
Aktionsradius	4.000 Seemeilen.		

Lübeck, d. 28. 12. 32
 Ernst A. Hahn

daß auch eine Vernachlässigung aus Trägheit oder Unverstand des wachhabenden Schiffsmannes ausgeschaltet ist.

Ferner sind die vorgenannten 3 Gruppen kleiner Aggregate so unterteilt, daß sie sich in Fällen von Maschinenbrüchen durch Umschaltung ersetzen.

Der Ökonomie ist so weitgehend Rechnung getragen, daß der kleinste Aquarienbetrieb schon von einem nur 7 PS starken Kleindiesel erledigt wird.

Zur sofortigen Konservierung der nicht mehr lebefähigen, im Lauf länger anhaltender Reisedauer lahmwerdenden Fische, wie sie durch Sammeltransporte entstehen können, ist mit den vorgenannten Aggregaten eine Schnellgefriereinrichtung von -20° Betriebstemperatur verbunden, die ermöglicht, daß 1400 bis 1600 Pfund Fische pro Tag eingefroren werden können.

Zwei Kühlräume, die damit in direktem Zusammenhang stehen und auf -8° Betriebstemperatur kühlbar sind, gestatten eine Lagerung von 18.000 Pfund Gefrierfische, die mit Eisglasur versehen auf wochenlangen Sammelreisen weder im Aussehen noch im Aroma eine Wertminderung erleiden.

Eine Zentraldampfheizung, die mit dem Brennstoff der Motoren gefeuert wird, sorgt für Trockenheit und Klimahälterung der Betriebs-, Wohn- und Fischräume, in entgegengesetzten Temperaturfällen zum Wohle der Ladung und der Einrichtung und zur Annehmlichkeit der Besatzung des Bootes.

Daß die Lösung der so beschriebenen Konstruktion des Ganzen so selbstverständlich klar und einfach ausgefallen ist, wie sie nur gedacht werden kann, das ergibt sich daraus, daß die Bedienung von dem Motoristen nebenbei mit verrichtet werden kann.

Infolge der vorweg geschilderten Übersichtlichkeit der lebenden Ladung und der einfachen Bedienung der Einrichtung ist die Möglichkeit gegeben, die während der Reise laichfreudig oder -nötig werdenden Fische von Rogen und Brut zu entlasten, welche letztere nach entsprechender Behandlung in gut verkorkten Flaschen geeigneten Brutanstalten zugeführt werden kann.

Diese Möglichkeit ist durch die Einrichtungen des bis jetzt bestehenden Fischtransportes nicht ausführbar, obwohl sie ebenso notwendig ist wie das Saatgut dem Acker um ernten zu können. Über die bisherige Vernachlässigung der Brut im gefangenen Fisch unterrichtet eine sehr reichhaltige Lektüre der staatlichen Biologischen Anstalten.

Aus der Einfachheit der Konstruktion ergibt sich ferner, daß der Schiffsdisponent, Geschäftsführer oder Unternehmer dieses einerseits auf der jeweiligen Einkaufsbasis in Ostpreußen oder der Küste der westlichen Ostsee oder sei es sonstwo auf den vielen benachbarten Fischplätzen, seine persönlichen Kräfte für ein zentralisierendes Sammeln der Ware vollkommen frei hat. Andererseits bei der Ankunft in Berlin kann er sich der Überwachung in der Centralmarkthalle und der Verrechnung des von der Auktionsfirma erzielten Erlöses, die nach Markthallenreglement in bar erfolgt, völlig frei widmen.

Die Abnahme der lebenden Fische erfolgt in Berlin nach eingeführtem Brauch durch vorhandene Transportmittel des Markthallenversteigerers, wofür derselbe einschließlich Hälterung während der Verkaufstage eine Gebühr von 5 bis 10% des Erlöses berechnet.

Die Markthallenversteigerer, deren es eine stattliche Menge gibt, haben eigene große Hälterungsanlagen, die das vielfache einer Schiffsladung fassen. Eine dieser Firmen ist eine amtliche Auktionsfirma, die nach den von ihr erzielten Preisen die Notierungen des täglichen Berliner Markthallenanzeigers herausgibt.

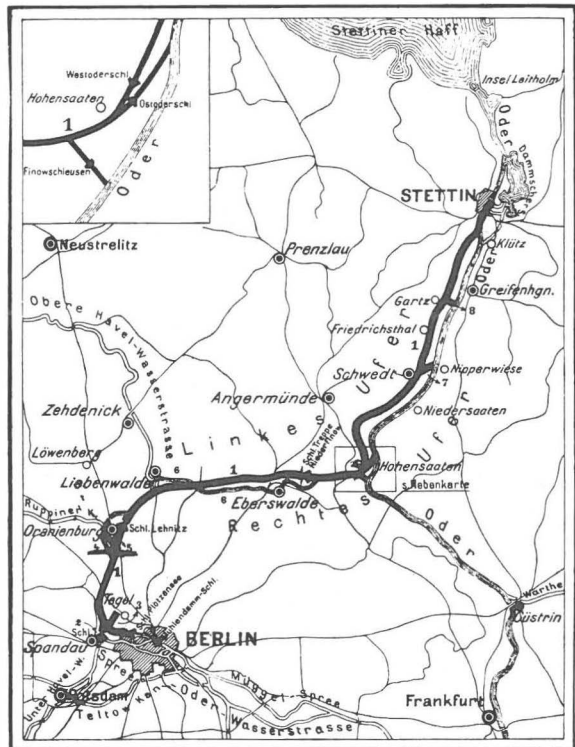
Der Transportunternehmer (Schiffsdisponent) ist durch seine Tätigkeit gleichzeitig Käufer, Ansammler, Zwischenhändler und Verkäufer. Sein Hilfsmittel auf der Basis in Ostpreußen ist ein transportables Klein-Aquarium nach Systemart des Schiffes, welches ambulant ebensogut in das mit Außenbordmotor versehene Schiffsbeiboot, als auch auf einen An-



Kleinfischerei in Ostpreußen.

hängekarren des an Bord mitzuführenden zweisitzigen Autos paßt. Mittels dieses Instrumentes kann auch in Berlin die Ablieferung der Ware direkt an die Käufer erfolgen, so daß irgendwelche Abhängigkeit oder Geschäftsbehinderung durch zweite und dritte nicht eintreten kann.

Für diese Vermittlungstätigkeit des Transportunternehmens an dem sonst unverwendbaren, dem Volksvermögen verloren gehenden Wirtschaftsgute verbraucht dieses im



Der Wasserweg vom Stettiner Haff nach Berlin.

Durchschnitt nur $3\frac{1}{3}$ Pfennig Aufschlag als Betriebsunkostendeckung auf das Pfund Fische, für den ganzen Weg von der Seebasis Ostpreußens bis zum Empfänger in Berlin aufzuschlagen. Durch beliebigen, weiter in Anspruch zu nehmenden Aufschlag einzelner Pfennige auf das Pfund Fische, baut sich die Rentabilität des Unternehmens auf und hängt die Kürze der Amortisationsfrist des investierten Kapitals ab. (Siehe nachfolgenden Rentabilitätsnachweis).

REISE-BESTECK von Berlin nach Ostpreussen und zurück!

von	bis	Entfernung	Reisedauer	Aufenthalt	je Platz	gesamt
Berlin	Swinemünde	141 Seem.	1 $\frac{1}{2}$ Tg.	1 $\frac{1}{2}$ Tg.		
Swinemünde	Memel	270 "	1 "			
Kuhr.-Haff	20 Plätze	50 "	1 $\frac{1}{4}$ "	3 $\frac{1}{4}$ "	5 Ctr.	100 Ctr.
ausgehend über	Memel			1 $\frac{1}{4}$ "		
Ostpr. Seeküste	9 Plätze	100 "	1 $\frac{1}{2}$ "	1 $\frac{1}{2}$ "	7 Ctr.	60 "
Pillau eingehend				1 $\frac{1}{4}$ "		20 "
Frisch. Haff	20 Plätze	25 "	1 $\frac{1}{4}$ "	3 $\frac{1}{4}$ "	5 "	100 "
Pillau ausgehend				1 $\frac{1}{4}$ "		20 "
Pillau	Swinemünde	225 "	1 "	1 $\frac{1}{4}$ "		
Swinemünde	Berlin	145 "	1 $\frac{1}{4}$ "	4 $\frac{3}{4}$ "		
= ca		1000 "		"...14 Tg..."		300 Ctr.

Das Jahr hat 52 Wochen

2 Wochen pro Reise = 26 Reisen im Jahr
 Wegen Winter & Ueberholung fallen 3 " aus
 Somit verbleiben 23 Reisen im Jahr.

Laufende Unkosten pro Reise!

Die Hauptmaschine verbraucht bei 150 Ps a 200 Gr. = 30 kg pro Std.
 " 2 Hilfsmaschinen " " 27 " a 200 Gr. = 5,4 " "

1000 Sm. Dampfstrecke

10 Kn. Geschwindigkeit = 100 Dampfstd. \times 30 kg = 3.000 kg

7 Fischfahrttage \times 24 Std. = 168 Betriebstd. für die 2
 Hilfsmaschinen zu 40% Anforderung =

168 \times 5,4
 40% = 365 kg
 Somit Betriebsstoffverbrauch
 pro Reise 3.365 kg

Betriebsstoff 3365 kg a * 9 Pfg. Mk. 300,- *150,-
 Schmieröl " 35,-
 Benzin für Boots=&Auto=Motoren " 25,-
 Deck=& Maschinen=Bedarf " 25,-

Handgeld für Kapt.& Besatzg. etwa Mk. 380,- pro Monat		
” (ausser Gewinnanteil) für 1/2 Monat	”	190,-
Proviant für 5 Personen a Mk. 1,40 pro Tg auf 14 Tage	”	100,-
Getränke, Taback & Verpflegung für anliefernde Fischer	”	15,-
Hafen = Lotsen = & Klarierungsgelder keine (Schleusengeld)	”	10,-
Telefon & Spesen des Disponenten	”	30,-
Soziale Lasten	”	40,-
Versicherung für eine Ostpreussen=Reise	”	220,-
		Mk. 1000,-
Unvorhergesehenes	”	0,-
		Gesamtunkosten pro Reise Mk. 1.000,- *850,-

* ist jetzt um 50% billiger geworden = 4,5 – 5,5 Pfg. etwa

Rentabilitätsberechnung.

für eine Ostpreussen=Reise von Berlin bis Berlin, auf 2 Wochen Dauer.

1 Schiffsladung ist 30.000 Pfd. lebende Fische
 + 5.000 ” eingefrorene Kühlfische.

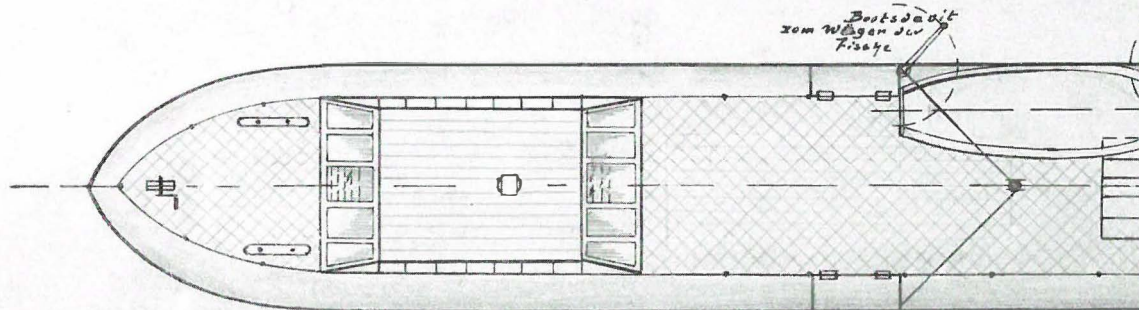
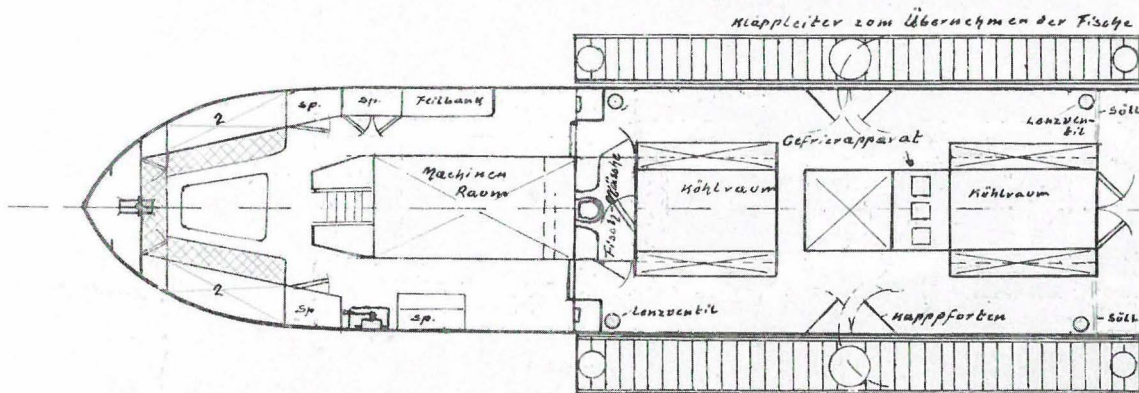
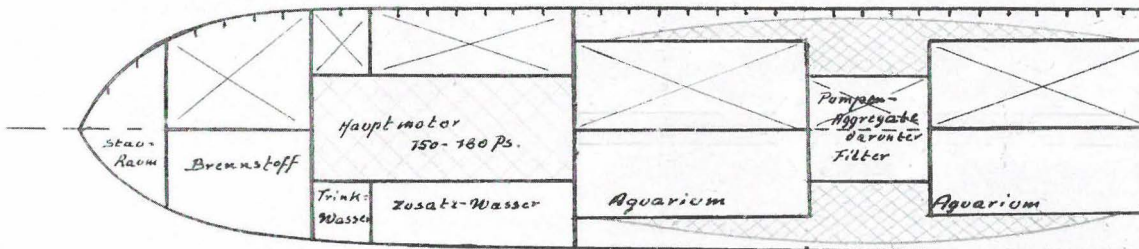
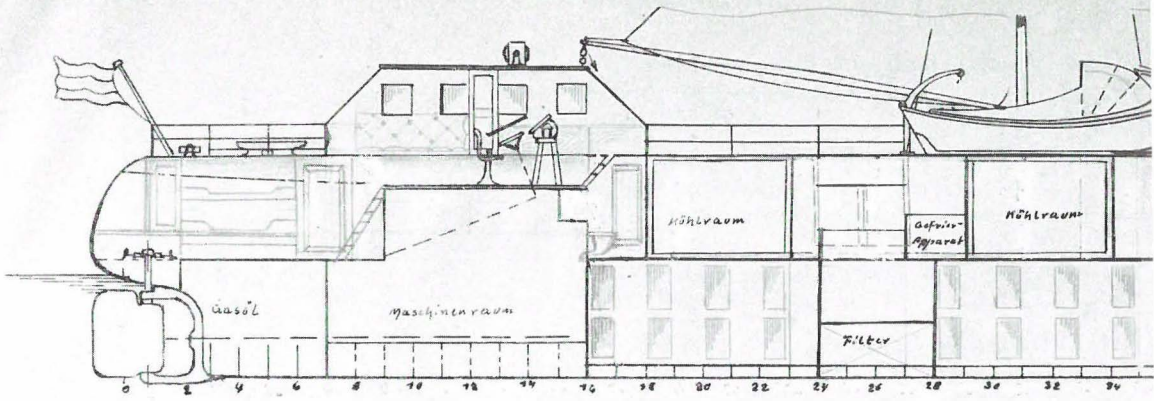
Süsswasserfische:

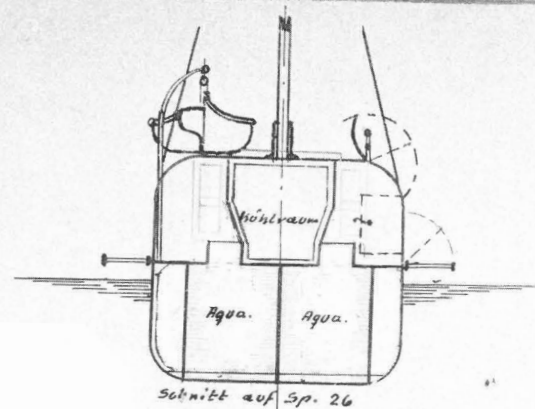
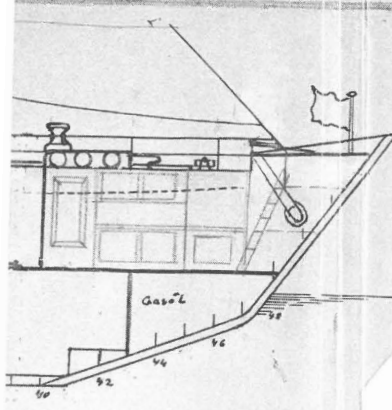
Hechte
 Barse
 Brachsen
 Bleie
 Rotfeder
 Weissfische (Giester)
 Kaulbarsch
 Uklei
 Aal
 Quappe (Rutte)
 Zander
 Aesche
 Maräne
 Neunaugen
 Welse
 Karasche
 Brachsen
 Barben
 Schleie
 Bitterling
 Aland
 Stör usw.

85% der Voll=Ladung angenommen
 ergibt 30.000 Pfd. zu Mk. 1.000,- Unkosten
somit entfallen auf 1 Pfd. Fische 3 1/3 Pfg.
 Bei einem Aufschlag von im
 Durchschnitt 15 Pfg. pro Pfd ...
 ergibt sich ein Bruttogewinn von
 $30.000 \times 0,15 = \text{Mk. } 4.500,-$

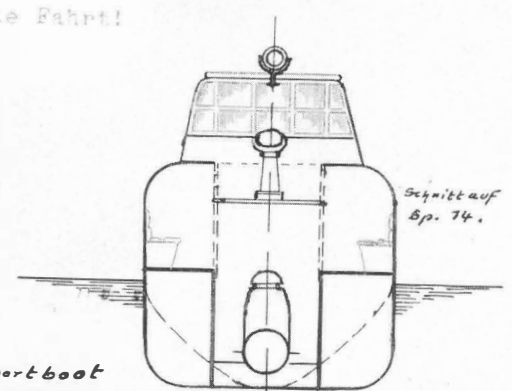
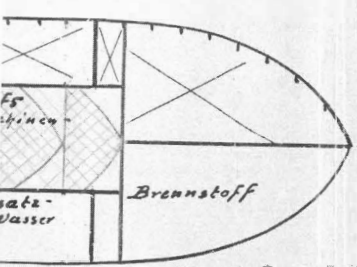
Seefische:

Goldbutt
 Graubutt
 Steinbutt

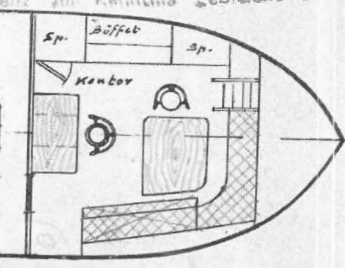




Typ eines Transporters
für beschränkte Fahrt!

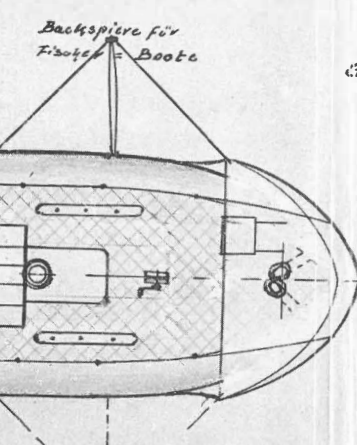


Einrichtung von 11 Röhren. Geschnittene
Anordnung der Rohrleitungen ist
klar, oder andere Personen oder die
auf die Rechnung gebracht werden.



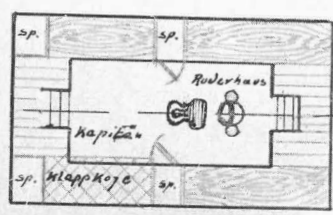
Fischtransportboot
M. 7.100

Länge üb. Alles	26.00m	Ladefähigkeit	
" i.D.C.W.L.	24.00 "	Aguarichtans	50.0Tn.
Breite gr. a.Sp.	4.20 "	Zusatztanks	19.0 "
Seitenhöhe b. Hauptd.	2.00 "	Filtertanks	6.0 "
" b. Schutzd.	3.85 "	Ges.-Fischwasser	75.0Tn.
" b. Deckhausd.	5.35 "	30.000kg Lebendfisch	
		Kühlräume	12cbm
		12.000kg Gefrierfisch	



Klasse:

Serim. Lloyd 100 [E] Ostsee (mit fahrterlaubnis bis
LeHafre, London, Süd-Norwegen)



Lübeck, d. 27. 12.32.

Smt. H. Malm

Flunder
Dorsch
Knurrhahn
Makrele
Seewolf usw.

Bruttogewinn pro Reise Mk. 4.500,-

Unter Zugrundlegung dieses Durchschnittes,
(obwohl wie nachstehend angeführt, ein weit grösserer
Aufschlag infolge der tatsächlichen Preisdifferenz
möglich ist)
so ergäbe sich eine Bilanz wie folgt:

Gewinn = & Verlustrechnung!

Ausgaben	Einnahmen
Reisebetriebskosten Mk. 1.000,-	Brutto-Gewinn pro Reise
mal 23 Reisen Mk. 23.000,-	Mk. 4.500,- × 23 = ... Mk. 103.500,-
Jährliche Ueberholung Mk. 2.000,-	
Unterhalt Mk. 6.000,-	
<u>& Gewinnanteil d. Besatzung</u>	
Summe Mk. 31.000,-	Summe Mk. 103.500,-

Bilanz!

Passiva	Aktiva
Gründungsaufwand Mk. 72.500,-	Brutto=Jahresgewinn Mk. 103.500,-
<u>Jahresausgaben Mk. 31.000,-</u>	
Summe Mk. 103.500,-	Summe Mk. 103.500,-

Die Gewinnchance eines Vollbetriebsjahres
bewegt sich also um 100%
Abzusetzen wären die zuständigen Steuern,
ferner die Zinskosten für die jeweilig
restierende Belastung.

Die Amortisationsdauer der letzteren müsste
unter Berücksichtigung einer entsprechen[den]
Freiheit für Beschaffung von Neuwerbematerial,
auf längere Frist festgelegt werden.

Hiernach steht ein beachtenswerter Gewinn fest, denn die Preisspanne auf Süßwasserfische von Ostpreußen zu Berlin variiert zwischen 20 bis 50 Pfennige auf ein Pfund.

Die mit den Reisen des Transporters SEESTERN und durch Beobachtung der Konjunktur in den Jahren von 1927 bis 1931 festgestellte Preisdifferenz zwischen der nördlichen Ostsee und Berlin betrug wie folgt:

im Norra Quarken und gleichzeitig in		Berlin
Hechte	pro Pfd. 0,25 Mk.	1,25 Mk.
Barsche	” ” 0,10 ”	0,90 ”
Brachsen u. Bleie	” ” 0,05 ”	0,80 ”
		3/Mk. 0,40 3/Mk. 2,95 ”
Durchschnitt-Einkaufspr. Mk. 0,13 desgl. Verkauf		” 0,98
		– ” 0,13
Preisdifferenz im Durchschnitt somit		Mk. 0,85

Die Preisdifferenz des See-Fisches von der Samlandküste im Lebendzustand würde sich aus dem Anklang ergeben, der durch laufende Anlieferung in Berlin entstünde. Bisher kann der Seefisch dort nur tot und durchweg »ohne Aroma«, sehr häufig oder meistens sogar nur minderwertig als Stinkfisch angeliefert werden. Die Preisdifferenz für lebende Qualitätsware ist daher mit 10 bis 40 Pfennig pro Pfund keineswegs zu hoch veranschlagt.

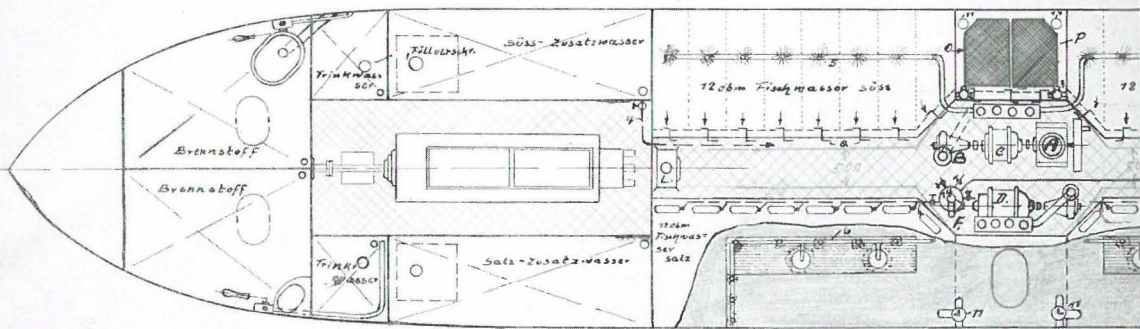
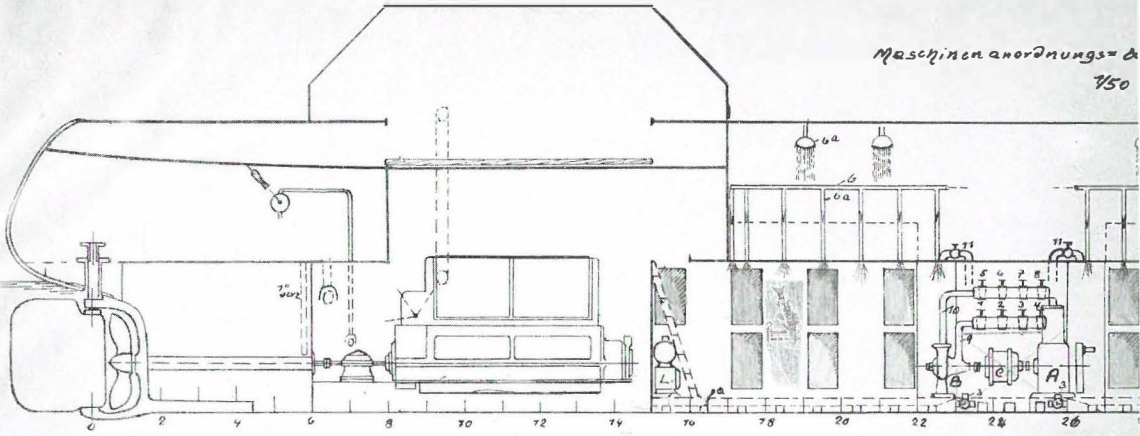
Die Preisspanne vom Fischer bis zum Abnehmer in Berlin ist also erheblich größer als sie für die Rentabilität des Unternehmens zu sein braucht (...).

Dieses Transportunternehmen ist daher in der Lage, dem verarmten Fischerstande in Ostpreußen für pfleglich gut angelieferte Ware einen entsprechend höheren Preis zu bezahlen, damit dieser wieder kaufkräftig, fortbestands- und leistungsfähig wird. Ein solcher Dienst am Nächsten wird richtiger sein, als dumping am Berliner Markt zu betreiben, wodurch vielleicht Anderweitigen ein Schade entstände. Der Vertrieb in Berlin wird daher zu den amtlich von der Markthallendirektion bekanntgemachten Preisen erfolgen, wodurch dann gleichzeitig eine Stabilisierung der dortigen Fischbelieferung und Fischpreise »die jetzt noch sehr vermißt wird« erreicht würde.

Aus vorstehenden Verhältnissen ergibt sich ohne Zweifel, daß das Unternehmen in jeder Hinsicht notwendig ist, um eine Wirtschaftsförderung des Fischereigewerbes zu erwirken. Niemals aber und in keiner Weise wird es verwandt oder damit kombinierbaren Gewerbezweigen und auch selbst der Reichsbahn keinen Abbruch tun, denn aus dem beigehefteten amtlichen und organisatorischen Quellenmaterial geht zur Genüge hervor, daß ein Absatz von lebenden oder auch genießbaren toten Fischen infolge des polnischen Korridores sowohl als auch auf dem Bahnwege alleine überhaupt nicht durchführbar ist.

Das für ein Schiff nötige Umsatzquantum ist trotzdem nur ein sehr geringer Teil der ostpreußischen Fangmöglichkeiten, denn bei 30.000 Pfd. in jeweilig einer Ladung bei monatlich zweimaligem Abtransport, beträgt es noch nicht 5% des statistisch erfaßten Fangvorkommens der beiden Haffs. Zu erstreben wäre daher für das zweite Betriebsjahr die Indienststellung eines zweiten Schiffes, damit regelmäßig jede Woche einmal die Abnahme in Ostpreußen und desgleichen regelmäßig wöchentlich einmal die Anlieferung in Berlin stattfindet.

Um dortselbst die Nachfrage zu befriedigen, müßte jeder Stadtteil allwöchentlich eine Schiffsladung erhalten, wodurch weiteren Transportunternehmern eine Existenzmöglichkeit erschlossen wird und gleichzeitig auch anderen Fischgebieten, wie denen der westlichen Ostsee, sowie der ost- und nordfriesischen Küstenfischerei eine lohnende Absatzader freigemacht würde. Ferner würde hierdurch eine kleine Schiffswerft auf Jahre hinaus mit laufenden sicheren Aufträgen versorgt werden, wobei durch die Wahrnehmung und Auswertung der sich ergebenden praktischen Erfahrungen auf diesem Spezialgebiet dem vorweg geschilderten Übel vorgebeugt würde, daß die diesbezügliche Technik nochmals wieder um einhundert Jahre in



- | | | |
|--|--|---|
| <p>1) [A. Diesel 7 PS
B. Kreisel 5 "
C. Lichtdynamo 2 "</p> | <p>2) [D. El. Motor 6 PS
E. Kreisel 5 "
F. Sole-Kreisel 1 "</p> | <p>3) [G. Diesel 20 PS
H. N.B.-Kompressor 5 "
J. Kälte- " 5 "
K. Dynamo 10 "</p> |
|--|--|---|

der Fortentwicklung zurückbliebe und dann einer Ausschaltung durch das Ausland wohl nicht mehr entrinnen könnte.

Hierzu darf gleichzeitig nicht unterlassen bleiben, darauf hinzuweisen, daß der holländische Kleinschiffbau sowieso schon etwa die Hälfte oder mehr des Bedarfes der deutschen Küstenflotte der Nachkriegsjahre an sich gerissen hatte und in Zukunft ein neuer Konkurrent durch Finnland entstehen kann, weil dieses Land eine Menge Vorzüge gegenüber Deutschland hat, die diesem Gewerbebezweig nutzbar zu machen sind. Es ist daher auch in außenpolitischer Hinsicht an der Zeit dem deutschen Kleinschiffbau eine geeignete Anregung zu geben, damit sein vollständiger Untergang, was gleichbedeutend mit der Ausrottung dieser Kategorie weltvertragschaffender Gewerbetreibender ist, vorgebeugt wird.

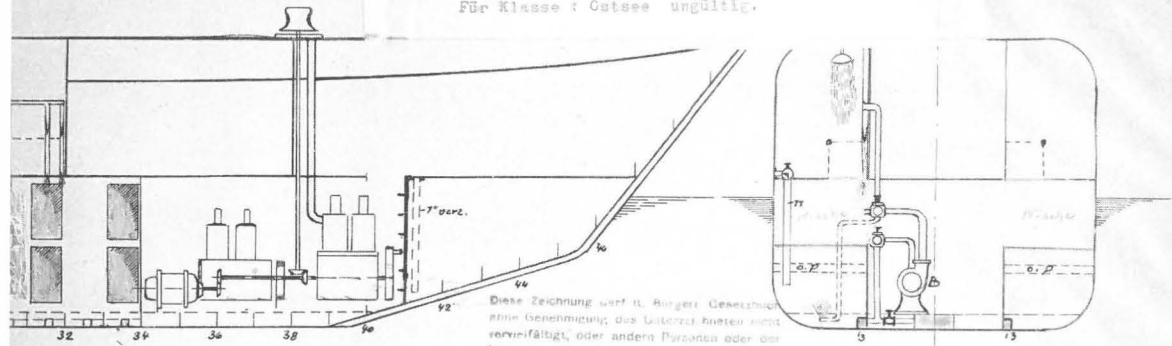
Der für das Land Preussen bzw. dem Reichsfiskus durch Indienstellung eines Bootes entstehende Nutzen ist:

Schematischer Maschinenanordnungs- & Rohrleitungs-Plan
für LESEND-FISCH-TRANSPORTSCHIFF

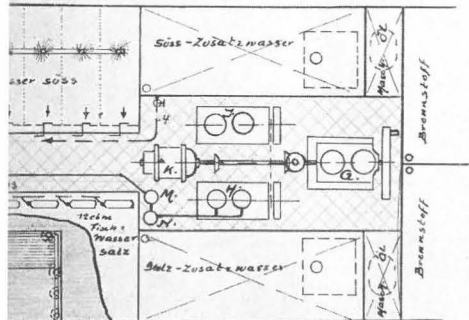
Raum- & Schotteneinteilung für Klasse: Kleine Küsten- & Haffahrt.

Für Klasse: Ostsee ungültig.

ungs-Plan



Diese Zeichnung darf in keiner Weise ohne Genehmigung des Unterzeichneten vervielfältigt, oder anderen Personen oder der Konkurrenz zur Kenntnis gebracht werden.



- L. Zentralheizungskessel
- N.-D. Dampf
- 4 atm. Endv.
- 10 atm. bei-20° M. Entdämmer (Kalipatrone)
- N. Entöler (Schwammpatrone)
- O. P. Filtriergasse
- G. Entleerungs-Sapasse

Rohrleitungen				Armaturen		
No.	von	nach	L. g. Mat. M.St.	Anzahl	Art	L. g.
1	Seekasten	Saugvent.K.	100 Kupf. 1 1/2	1	Absperrschieber	100 am Seekasten
2	Filterierbank	"	100 "			
3	Entleer	"	100 "	2	Dreiwegventile	100 im Filterierbank
4	Zusatzbank	Wasserdahlern	100 70 150 1	1	Dreiwegventil	100
5	B.G.U.K.	St.B.G.U.K.	100	2	Absperrschieber	50 an Saugleitwände
6	D.U. Kasten	hint-Einspr	70 50	7		
7	D.U. Kasten	vordere Einspr	70 50	7		
8	Injektor & Regenbrause	Leitungen	78 "	4	Absperrschieber	78
9	D.U.K.	an Deck &	50	1		
10	B.G.U.K.	in Zusatzleitung	M. 4 50	7	3 "	50
11	B.G.U.K.	St.B.G.U.K.	100	7	3 Dreiwegventil	100
12	Abzweig	Aussenbohrds	100	7		
13	S.V.H.	Pumpe	100	2		
14	Pumpe	D.U.K.	100	2		
15	Überlaufrohr		100	1	2 Dreiwegventile	100
16	Presluft	Hauptleitung	50	2		
17	"	Verteiler	25	7	4 Absperrhähne	250
18	"	Wohlfrohr	200 Eisen verzinkt			

Zusatz 3. 20. 1912
W. J. K. K.

daß etwa 150 Fischerfamilien Ostpreußens wieder dauernd in Lohn und Brot gestellt oder zusätzlich regelmäßig wiederkehrendes Einkommen erhalten;
daß eine Schiffswerft für 5 Monate etwa 20 Werftarbeiterfamilien einen menschenwürdigen Unterhalt gewähren kann;
daß eine Maschinenfabrik für 1/4 Jahr ebenfalls für ca. 20 Familien entsprechenden Lohn zahlen kann;
außerdem würde für diverse Materiallieferanten ein zusätzlicher Umsatz entstehen und brachliegende Personen der so aussichtslos daniederliegenden Küstenschiffahrt würden wieder in Beschäftigung und Verdienst kommen und ihrem gewissermaßen angeborenen Beruf obliegen können, daß die deutsche Binnenschiffahrt eine Anregung erhält.

Durch Einführung dieses Neutyps, der auf allen schiffbaren deutschen Binnengewässern verbreitungsfähig ist, so z.B. auf dem Rhein zu den rheinisch westfälischen Industriezentren, so wäre ein Hilfsmittel entstanden, daß die Abwehr gegen das Überhandnehmen der Verfremdung durch ausländische Flaggen auf deutschen Inlandwasserstraßen unterstützen würde. Be-

merkt sei, daß gleich nach Erscheinen der die Ankunft des SEESTERN in Berlin betreffende Zeitungsnotizen holländische, dänische und schwedische Schiffe in Berlin erschienen und eine regelmäßige Fahrt nach Skandinavien eröffneten. Die deutsche Schifffahrt wurde dabei ausgeschaltet. Die Indienstellung eines Bootes würde ferner dem Vaterlande in betreff der Volksernährung Dienste leisten und auch der Gesunderhaltung des Volkes durch die Belieferung mit bester Frischware dienen. Vor allem aber dient die Infahrtsetzung eines solchen Transportmittels der Wiederbelebung der niedergebrochenen Ostpreußenfischerei und auch der Reichsregierung in bezug auf seine Ostmarkenpolitik.

Es würde ein allgemein sichtbares und anerkennenswertes Moment des regierungsseitigen Förderungswillens darstellen, wenn das Reich den Ersatzbau für das verlorene Schiff unterstützen würde.

Der erforderliche Kostenaufwand für ein Schiff und damit der Wiedererrichtung dieses Gewerbebezuges an sich, beträgt nur Mk. 75.000,— nach heutigem Wertmesser. Die Weiterentwicklung dieses ersten Betriebes und auch die Entstehung weiterer gleicher Betriebe würde sich ohne besondere Maßnahmen allein aus eigener Kraft des ersten Pflanzkeimes entwickeln.

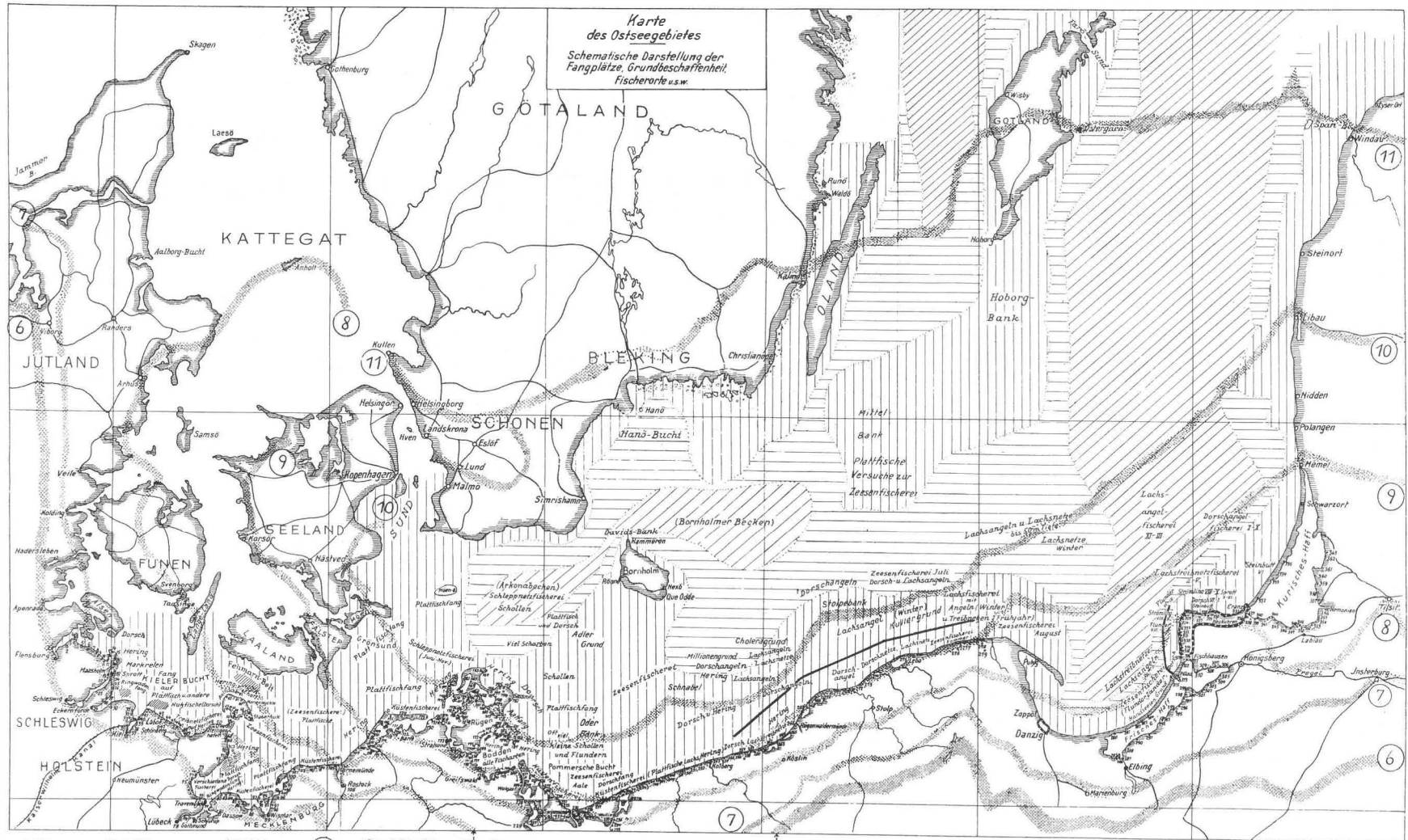
Die reichseigenen Deutschen Werke A.G. in Kiel, welche die Lieferung der Maschinen ausführen wollen, befassen sich durch ihre Patentabteilung, für den Fall des Bauauftrages mit dem Nachsuchen einer Patentierung, damit Nachahmungen von Ausländern (zum Schaden der deutschen Schiff- und Maschinenbauindustrie) bei Beschaffung von diesbezüglich erwünschten Spezialschiffen für das Ausland »wo ebenfalls vielseitige Anwendungsmöglichkeiten für Großstädte, die an schiffbaren Wasserstraßen liegen, bestehen« mehr hintenan gestellt werden.

Motorenfabriken beabsichtigen hinsichtlich der Maschinenlieferung sowohl, als auch eine Schiffswerft hinsichtlich der Schifflieferung, den Bau finanziell zu unterstützen, bzw. das Unternehmen mit langfristigen Amortisationshypotheken zu beleihen, so daß praktisch nur die erste Baurate fehlt.

Das Deutsche Reich hat hinsichtlich Förderung der See- und Küstenfischerei laufend bedeutendes geleistet. Geschähe nun auch für die Verwertung der Produktion des reichsseitig geförderten Gewerbes dasjenige, was notwendig ist, um die geleisteten Förderungsmaßnahmen zur praktischen Auswertung zu bringen, dann würde dem Grundübel des bisher im Krebsgang befindlichen Gewerbebezuges an die Wurzel gegriffen und zwar nicht nur zum Wohle vieler deutscher Staatsbürger, sondern auch zum Wohle der Staatskasse durch Minderung der laufenden Leerausgaben, wie Existenzlosenunterstützungen ohne Ende und ferner zur Förderung laufender direkter Staatseinnahmen gedient sein, wie Steuererschließung aus Umsatz, Gewinn, Kaufkraft und Löhnen. Reichseigene und private Betriebe erwarten die Inbaugabe. Material liegt rostend genug auf den Werken. Beschäftigungslose Schiff- und Maschinenbauer verkümmern und verdummen. Die jetzt unausgebeuteten Fischmengen Ostpreußens gehen dem Volks- und Staatsvermögen laufend verloren, genauso wie laufend Bargeld ohne Ende in Devisen für Fischeinkäufe in das Ausland gehen. Die Vermögensanlagen in staatlichen Hafenanlagen, Fischereifahrzeugen und Geräten verschwinden spurlos mit dem Absterben dieses Jahrhunderte alten Gewerbes.


Andererseits erwartet eine Millionenbevölkerung Groß-Berlins die Zuführung gesunder und genießbarer frischer Lebensmittel. Die gegenwärtige Anlieferung solcher, für eine Millionenstadt Berlin, ist unbefriedigend. Das deutsche Volk will und darf keine Gammelfische verSpeisen müssen, die durch Waschung und Einspritzung mit Borsäure, Kali und anderen Chemikalien, deren gesundheitsschädigende Nebenwirkung kein Sanitätskundiger abzustreiten vermag, gestankfrei bzw. minder stinkend und verwesungsfortschritthindernd gemacht worden sind, nur um den Markt befriedigen zu können, während andererseits eine Möglichkeit zur Belieferung mit naturreiner Lebendware besteht aber nicht angewandt wird.

Karte des Ostseegebietes
Schematische Darstellung der Fangplätze, Grundbeschaffenheit, Fischerorte u.s.w.



 Mudd
  Sand
  Schalen
  Bernsteinvorkommen

Maßstab 1:1500000

 Eiszeitrückzuglinie

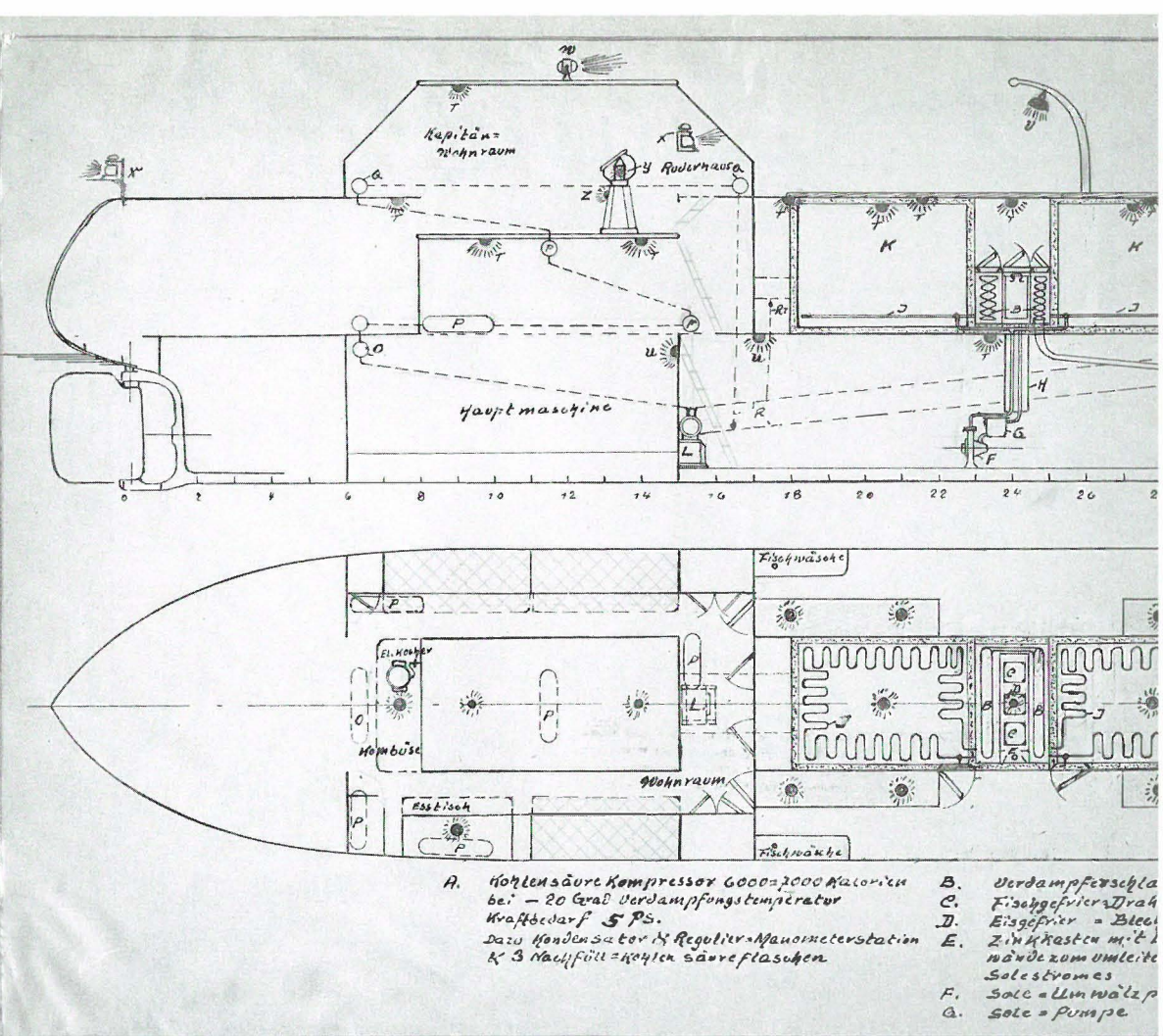
 Sehtlinie für die Fischer!

6

7

6

11



Einkommen der Betriebsteilnehmer

Die als Handgeld und Gewinnanteil eingesetzten Beträge der Betriebsangehörigen können hinsichtlich der Höhe des Betrages nur als Mittel zum Zweck einer Rentabilitätsberechnung angesehen werden, da die Normen von festen Heuern wegen der ungerechten Bewertung der Leistungen jedes einzelnen Teilnehmers wie der Gesamtbesatzung durch eine Beteiligung am Rohertrag (Partensystem nach Innen) zu ersetzen wäre.

Bei einem »Partenbetrieb nach Innen« trägt bzw. zieht jede der beiden Hauptpartner einen bestimmten Hundertteil der Unkosten bzw. des Gewinnes von Reise zu Reise, etwa wie folgt:

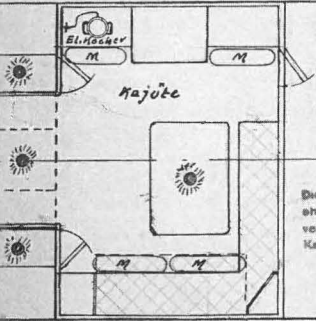
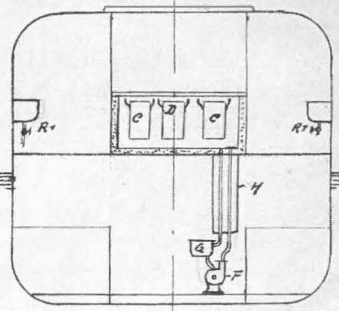
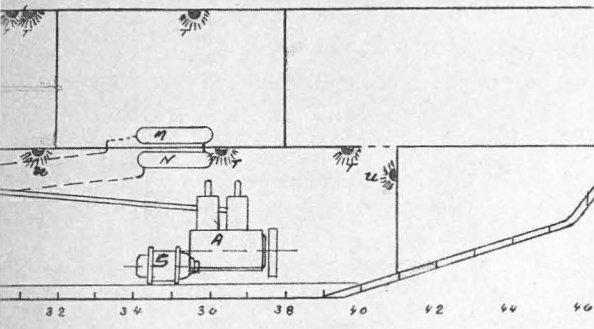
Reise No.

Rohgewinn auf 30.000 Pfd. a 0,15 Pfd. = = Mk. 4.500,-
 davon

60% für Schiff und Unternehmer = Mk. 2.700,-

40% für Besatzung und Reisebetriebskosten " 1.800,-

Reisebetriebskosten = Mk. 1.000,- = Mk. 4.500,-



Diese Zeichnung darf in keiner Weise ohne Genehmigung des Urzweck-Inhabers nachvervielfältigt, oder andern Personen oder der Konkurrenz zur Kenntnis gebracht werden.

- L. Heizungs-Centrale (Niederdruck-Dampf) mit Gasöl-Feuerung
- M. 4 Heizflaschen in Kajüte
- N. 2 " " Hilfsmaschinenraum
- O. 1 " " Haupt- " "
- P. 5 " " Motorraum
- Q. 2 " " Ruderhaus
- R. Dampfleitungen aus Koffer
- Rt. " " zur Fischwäsche
- S. Dynamo 10Ps für Licht & Kraft
- T. 20 Deckenlampen
- U. 4 Hängel-Lampen m. Steckdose
- V. 2 Sonnenbrenner m. " "
- W. Scheinwerfer
- X. 4 Positions Lampen m. " "
- Y. 2 Kompass Lampen
- Z. 4 roten Tischlampen " "
- 1 El. Koffer " im Kombüse
- 1 " " " in Kajüte

- 1. Kühlmantel für Pressluftkühlung zur Sauerstoffbesättigung des Fischwassers.
- 1. Kühlraum-Soleschlangen
- 1. Kühlraum 2 x 6 abm

Lübeck, d. 15. Dez. 32
 © 1932 by H. K. ...

Somit Rest Mk. 800,- als Teilpart zu 100%
 davon 45% für Schiffsführer= Mk. 360,-
 " 30% für Motorist= " 240,-
 " 20% für Assistent= " 160,-
 " 5% für Junge= " 40,-
 bei freier Station, da diese durch die Reisebe-
 triebskosten gedeckt sind. Mk. 1.800,-

Im Falle die Besatzung die Betriebskosten mindert durch sparsame Betriebsführung oder durch Beschleunigung der Reise, so erhöht sich automatisch deren Bargeldempfang um den vollen eingesparten Betrag.

Im Falle die Einkaufskosten geringer gehalten, oder der Verkaufserlös der Ladung höher ausfällt, so erhöht sich ebenfalls der Bargeldempfang automatisch, in diesem Falle um 4/10tel.

Im Falle das Schiff und die Maschinen in tadellosem Zustand erhalten werden, so daß Reparaturseiten gemindert und Ausfälle vermieden werden, um so günstiger stellt sich die Entlohnung der Besatzung. Somit ziehen alle Beteiligten an demselben Strick zum Wohle seiner

selbst und zum Gedeihen des Unternehmens, zur Pflege von Schiff und Maschinen und zur Gesundüberführung der völkischen Frischnahrungsmittel, dem wichtigsten staatlichen Wirtschaftsgut!

Von einer Beschreibung der Konstruktionseinzelheiten ist abgesehen, da diese mit den dazugehörigen Detailskizzen einesteils zu umfangreich sind um hier eingefügt werden zu können, andernteils der Verfertiger dieses, letztere wegen ihrer Eigenheiten, bis zur Ausführung des Baues für sich behalten muß, um nicht mißverstanden zu werden. Als solches wird insbesondere das Pumpen- und Klimatisierungssystem, die Funktion der mechanischen Stabilisierung, sowie der Herstellung der Durchsichtbarkeit und dessen Wasserdichtigkeit genannt.

Aus vorgenannten Gründen ist auch von der Erklärung der, den althergebrachten und gebräuchlichen, anscheinend zuwiderlaufenden und entgegenstehenden Schiffseinzelheiten abgesehen.

Bemerkt wird nur hinsichtlich der den Schiffsführer persönlich betreffenden Einrichtung, daß letzterer von einem bequemen Drehstuhl aus, das autoartige Handruder selbst bedient. Über den Handruderkranz kann er sich zum Navigieren eigenhändig eine dreh- und schwenkbare Kartenwickelplatte ziehen. Der dabei übersichtlich bleibende Steuer- und Peilkompaß erleichtert seine Navigierungsobliegenheiten, ermöglicht ihm dieselbe ohne störende Inanspruchnahme zweiter und dritter Personen und macht dieselbe überhaupt zu einer beständigen Kontrolle seines Steuerkurses.

Die Kontrollapparate der Hauptmaschine sind vollständig angesichts seines Sitzes angeordnet. Die Bedienungsgriffe derselben sind seiner Hand direkt zugeordnet, ebenfalls die Schaltung von Licht an Deck und im Top, sowie der Scheinwerfer mit seiner Schwenkung, so daß der Schiffsführer alleine, ohne abhängig zu sein, von seinem Sitze aus das Schiff mit seiner Energie vollkommen in seiner Gewalt hat.

Dieses alles ist für die Hantierung zwischen Fischerbooten bei Nacht und Nebel, sowie auf langstreckigen Grabenfahrten und in den unbetonten und unbefeuerten Fischereigebieten der Hafte zur Sicherheit und Betriebs Erleichterung aller sehr wesentlich.

Besagte Konstruktionseinzelheiten stellen techn. Neuheiten dar, die in etwa 10 Fällen patentfähig sein dürften. Über die Zweckmäßigkeit eines Patentierungsgesuches ist hinsichtlich der obigen Anzahl vor Bekanntwerden des Prinzips Beschluß zu fassen.

Eignung des Aquarienschiffes für Kriegshilfszwecke

Unter dem Gesichtspunkt des kürzesten praktischsten Weges zum Zweckmäßigen hat sich unter Außerachtlassung aller unnötigen Moden und alten Gebräuchen ein Typ entwickelt, der hinsichtlich Form, Geschwindigkeit, Tiefgang, Einrichtung, Energien usw. solche Eigenschaften hat, wie das Reichsmarineamt sie an Handelsschiffe für Kriegshilfs- und Kriegsberbeitungszwecke stellen kann.

1. der geringe Tiefgang zum Durchfahren seichter Gewässer
2. das gleichzeitige Seeklarsein für lange Überseestrecken
3. die Raumverhältnisse unter dem Walformsturmdeck zum Unterbringen von Mannschaften mit Gepäck, Waffen und Munition
4. die Raumverhältnisse unter dem Hauptdeck als Tender für Proviant und Öl,
5. das freie glatte Sturmdeck zum geeigneten Standort für Maschinengewehre usw.
6. die Geschwindigkeit von 12 Knoten
7. die Form im Kreuzertyp

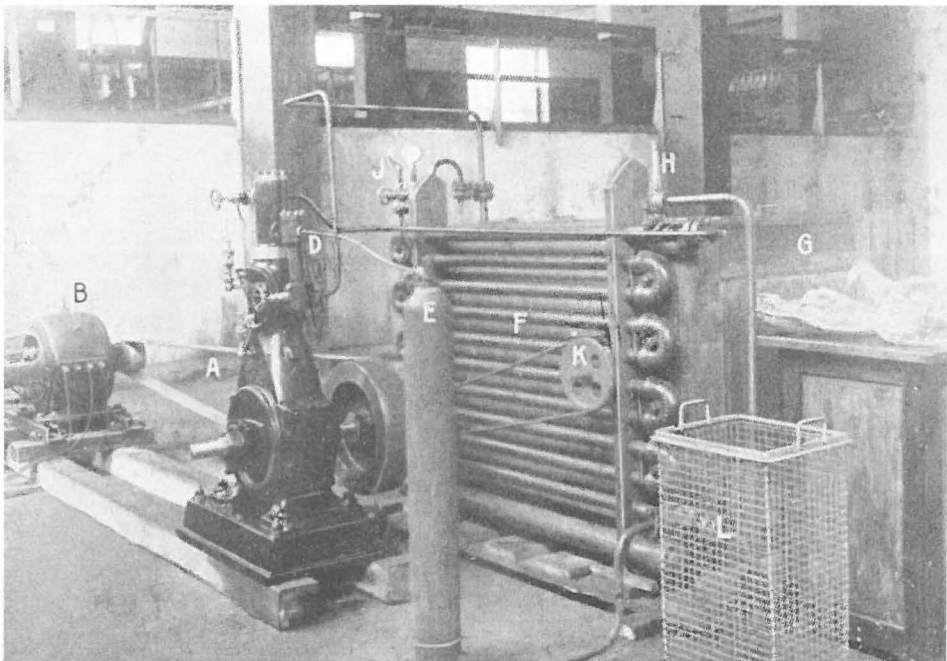
haben die erforderlichen Eigenschaften als Polizeiboot für See- und Binnenfahrt, als Sperrboot, Wachtboot, Fischereikreuzer, Tender für verschiedene Flüssigkeiten und ferner als Mo-

nitor auf seichten Binnengewässern, die andere Fahrzeuge nicht befahren können, wie z.B. diejenigen Ostpreußens usw. Die übergerundete Form des Boottopps bietet feindlichem Gewehrfeuer denkbar geringsten Kugelfang. Die Aktionsdistanz von mindestens 4.000 Seemeilen reicht für langfristige Operationen.

Das Prinzip des Gefriersystems liegt darin, die Lösung zu einem vollständig indifferenten Leiter der Kälte zu machen, d.h. die Aufnahme von Salz in die eingetauchten Fische zu verhindern. Die Konzentration der Lösung muß bei der gewünschten Betriebstemperatur auf dem Gefrierpunkt liegen und dabei reines Eis abscheiden. (Fabrikat Kältemaschinenfabrik Thomas Ths. Sabroe Aarhus i.D.).

Durch eine vertikale Platte ist der Raum für die Verdampferschlangen vom eigentlichen Gefrierraum getrennt. In diesem sind 2 große Körbe aus Eisendraht eingesetzt, in welchen die Fische gefroren werden. Ein Rührwerk mit horizontaler Achse treibt die Sole an den Verdampferschlangen vorbei und läßt sie durch ein gelochtes Blech in feinen Strahlen in den Gefrierraum eintreten und die Fische allseitig umspülen. Der Behälter ist gut isoliert und außen mit Holz verschalt.

Der stehende Kohlendioxidkompressor A wird durch einen El.-Motor B angetrieben. Der Kompressorzylinder hat einen \varnothing von 400 mm und einen Hub von 80 mm, er leistet bei 300 Touren 4500 v Kalorien pr. Std. bei -10 Grad Verdampfungstemperatur und 3100 Kalorien pro Std. bei -20 Grad Verdampfungstemperatur. Dabei ist vorausgesetzt, das $+10$ gradiges Kühlwasser zur Verfügung steht. Bei einer Soletemperatur von etwa -15 Grad können in 24 Std. 600 bis 700 kg Fische gefroren werden. Bei den kleinen Anlagen kann unter Berücksichtigung der Einstrahlungsverluste mit einem Kältebedarf von 11 bis 120 Kalorien pro kg Fischgewicht gerechnet werden.



Vollautomatischer Klein-Kälte-Kompressor.



Bestimmungsplätze für Lebend-Fisch in Berlin.

Der Kraftbedarf der Anlage beträgt bei +10 grädigem Kühlwasser 2,5 PS effektiv. In der Saugseite des Kompressors befindet sich ein Seiher D, der mit der Flasche E zur Nachfüllung flüssiger Kohlensäure verbunden werden kann. Der Doppelrohrkondensator F ist an der Seitenwand des mit dem Verdampfer kombinierten Gefrierbehälters G angebracht.

Durch das innere Rohr des Kondensators strömen die kondensierenden Kohlensäuredämpfe, während durch den äußeren Ringraum das Kühlwasser hindurchläuft. Die Ablauftemperatur des Kühlwassers kann am Thermometer H beobachtet werden. J ist die Regulier- und Manometerstation. Das Rührwerk K im Verdampfer wird von der Kompressorwelle durch eine Schnur angetrieben. In der fig. 10 [hier Abb. S. 341, S.St.] ist rechts unten der aus dem Verdampfer herausgenommene Eisendrahtkorb L zu sehen. Auf dem benachbarten Tisch liegen 2 durchgefrorene Schinken.

Die Fische werden vor dem Gefrieren gut abgewaschen und für einige Zeit in eiskaltes Wasser gelegt um gut durchzukühlen, damit sie sich gegen Aufnahme von Sole verschließen. Wenn größere Fische einzeln gefroren werden sollen, so müssen sie aufrecht stehend unten befestigt werden, damit sie nicht aufschwimmen. Kleinere Fische werden so ohne weiteres in den Korb geworfen und mit einem Holzdeckel oder dergl. runter gehalten.

Nach dem Durchfrieren werden die Fische kurze Zeit in reines Süßwasser getaucht, damit die Soletropfen abspülen und eine feine Glasurschicht entsteht.

Gleichzeitig kann man sie dann sogleich in Pergamentpapier einwickeln, damit sie vor Austrocknung während der Kühllagerzeit bewahrt bleiben. Dieses ist ein sogen. Schnellgefrierverfahren und dauert nur den 20zigsten Teil der Zeit wie bei Gefrieren in Luft bei derselben Energie.

Das Wesen des Gefrierverfahrens ist:

bei Kochsalzlösung (NaCl) und deren Verhalten bei verschiedenen Temperaturen und Konzentrationen wie folgt:

Unter Konzentration verstehen wir den prozentualen Gewichtsanteil (nicht in 100 Gewichtsteilen Lösung!) sondern wasserfreien Salzes in 100 Gewichtsteilen Wasser.

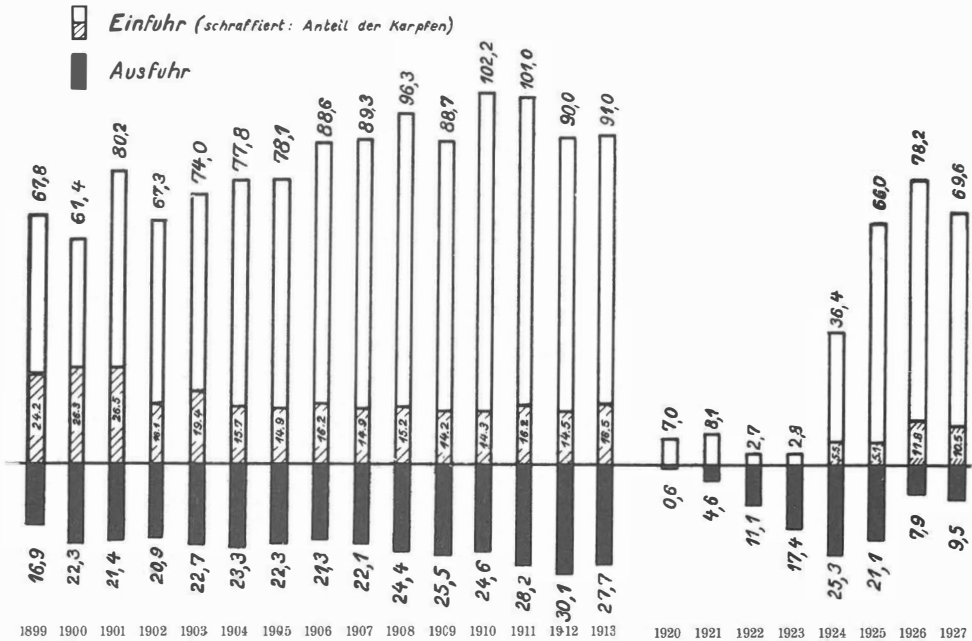
Wenn wir eine bestimmte Wassermenge mit Salz mischen, so können wir den Salzgehalt soweit steigern, bis die Sättigungskonzentration erreicht ist. Dieselbe beträgt z.B. bei Wasser von 0 Grad für Kochsalz, rund 35,6 v.H. Wenn wir die Temperatur des Wassers erhöhen, so ist es in der Lage, mehr Salz aufzunehmen, d.h. die Sättigungskonzentration steigt.

Die Sättigungskonzentration nimmt unterhalb von 0 Grad schnell ab. Bei -15 Grad ist sie 32,73 v.H. und bei -21,2 ist sie 28,9 v.H. Im Kurvenblatt sind die Temperaturen als Abzissen und die Konzentration als Ordinaten aufgetragen. Während reines Wasser bei 0 Grad zu gefrieren beginnt, liegt bekanntlich der Gefrierpunkt einer Salzlösung tiefer und zwar unso tiefer, je konzentrierter die Lösung wird.

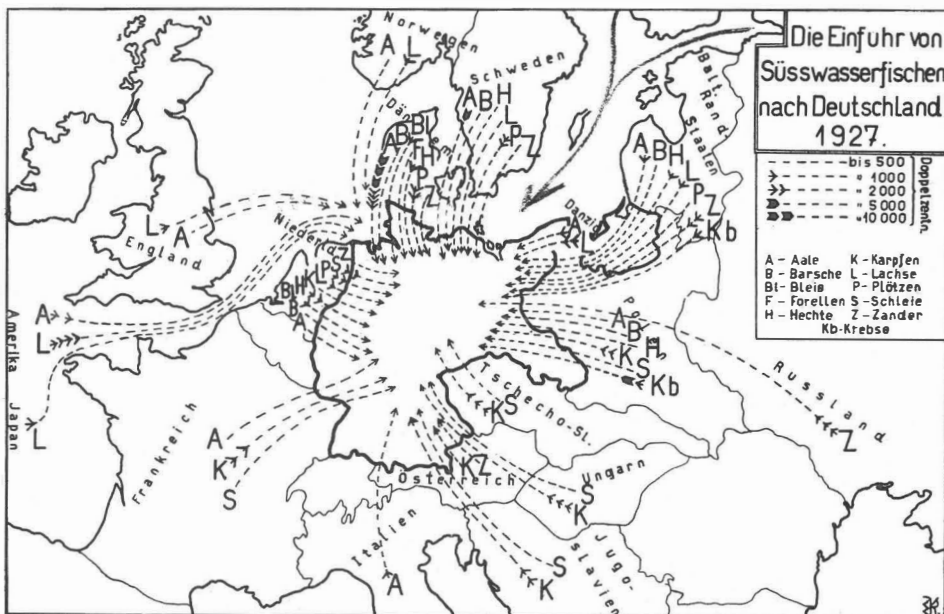
Jeder Konzentration entspricht eine bestimmte Temperatur, bei der sich aus der Lösung Eiskristalle abzuscheiden beginnen. Verbindet man die Punkte der zugehörigen Wertpaare von Konzentration und Gefriertemperatur, so erhält man die sogenannte Eiskurve.

Einstellung von Hilfskräften!

Durch Verwendung einer Zentral-Sammel-Stelle würde eine Reisendauerverkürzung um die Hälfte und eine allwöchentliche Anlieferung in Berlin zu erzielen sein. Die Besatzung des Schiffes würde sich zu dem Zweck um die doppelte Kopfzahl vergrößern, damit durch ein 3-Wachensystem der Schiffsbetrieb Tag und Nacht keinerlei unnötige Unterbrechungen erleidet. Ferner würden für Verpflegung und Bedienung des vergrößerten Besatzungskörpers Koch und Steward zur Einstellung gelangen.

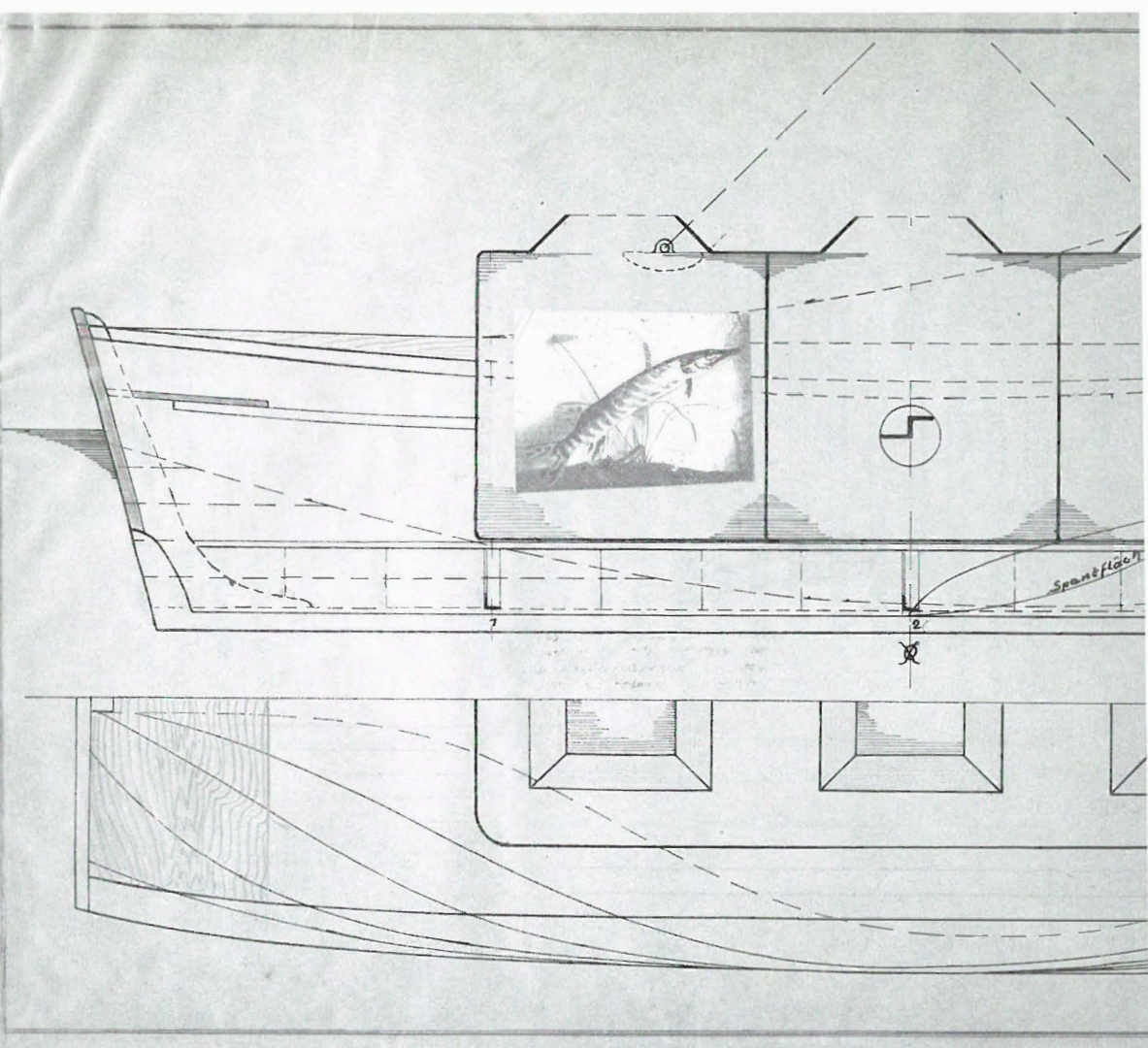


Einfuhr und Ausfuhr von Süßwasserfischen 1899–1927 (in dz).



Die schwimmende Hälterungsstation würde Fischpfleger und Fischfahrer zur Arbeitseinstellung benötigen.

Die Betriebsangehörigen bewirken durch ihre fördernde Tätigkeit (aufgrund des Beteiligungssystems) selbst die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Mehreinstellung von

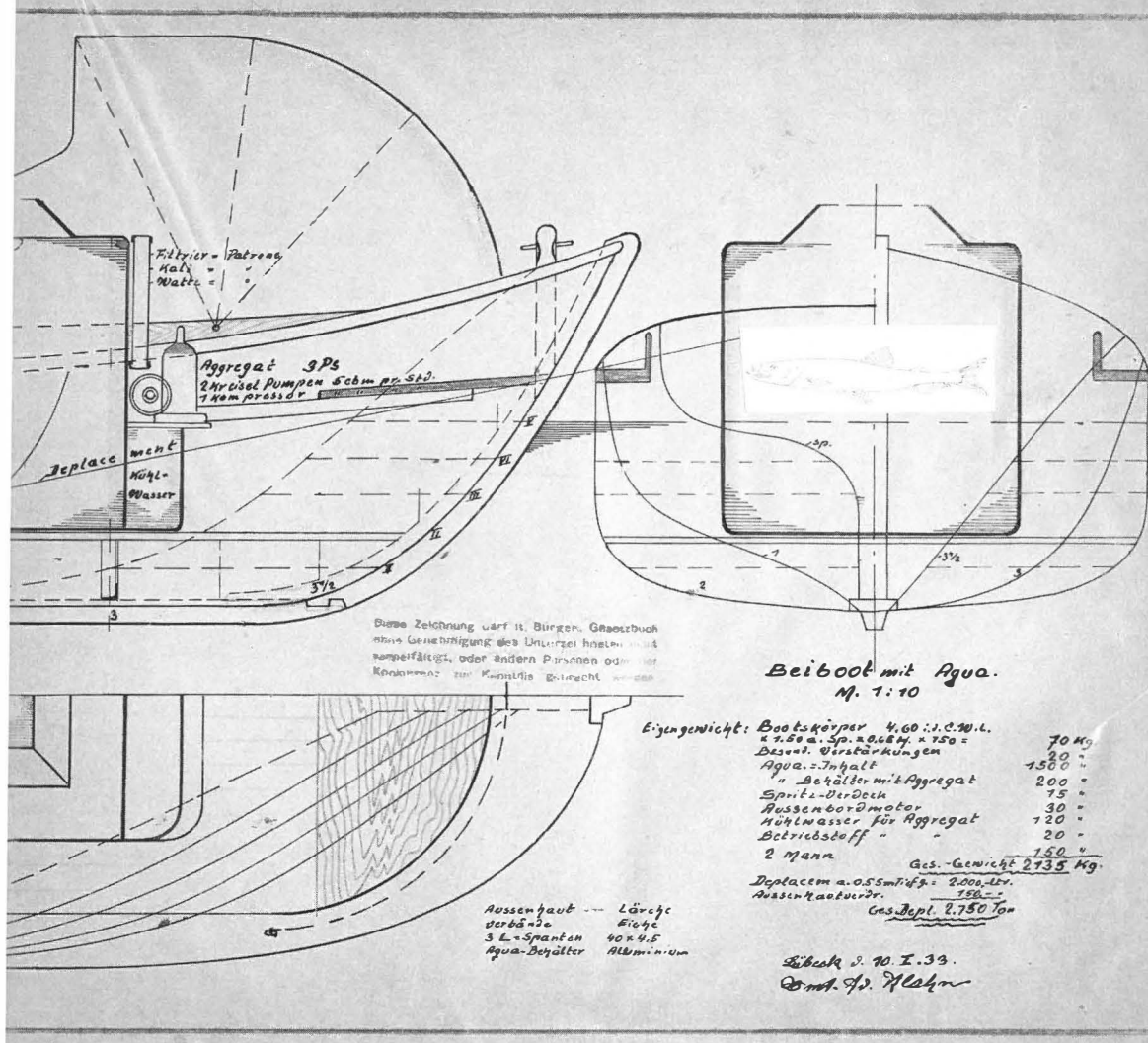


Hilfskräften und zwar unbeschadet ihres Gewinninteresses, denn durch Vergrößerung des Umsatzes steigt die Höhe ihres Anteils.

Zweck und Eigenschaften des Schiffes

1. Zur direkten Anlieferung von lebender Gesundnahrung an die Zentralmarkthalle Berlin und ander inländischer Lebensmittelgroßmärkte (sofern sie in fischarmen Gegenden liegen).

Anmkg.: Die Ansammlung der Ladung geschieht durch Anlaufen der wesentlichen Fischerplätze des Frischen – und des Kurischen Haffs über den Verbindungsweg Pregel/Deime, rückkehrend über die samländischen Küstenplätze und ferner durch Abnahme der Fische von Bauern- und Gutshöfen durch ein fahrbares Aquarium, das wechselseitig in das Motorbeiboot sowohl als auch in ein an Bord carragiertes Auto mit Anhänger eingesetzt werden kann.

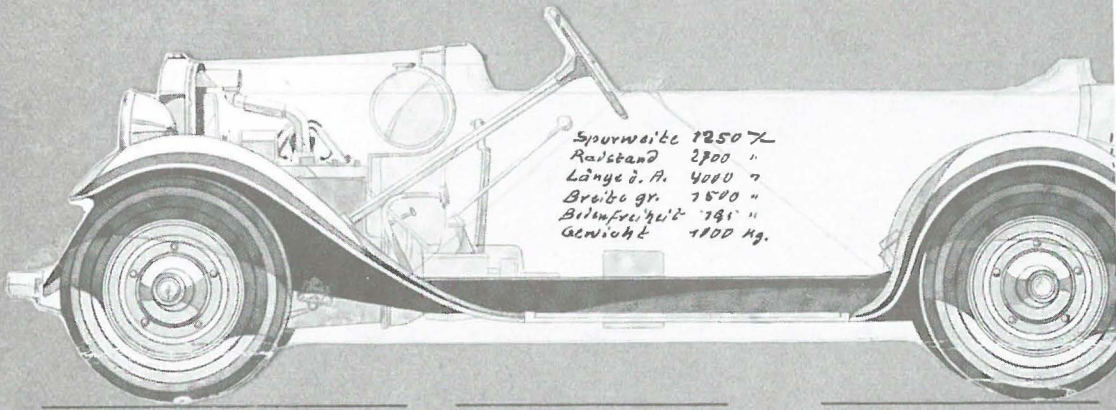


2. Zur Wahrnehmung der Fänge der masurischen Seen in gleicher Form wie unter Anmkg. 1., sobald der Kanaldurchstich eröffnet ist.

Anmkg.: Durch solche Fahrten wird die ostpreußische Küsten-Haff- und Binnenfischerei eine Verbesserung der beschränkten Absatzmöglichkeiten und der zu niedrig erzielten Absatzpreise erfahren, denn bei jeder Vollandung von ca. 300 Ctr. werden etwa 150 Fischerfamilien ein zusätzlich beständig wiederkehrendes Einkommen zufließen zur Erstarkung ihrer Kaufkraft und ihrer geschwächten Gewerbeaktivität.

3. Absatzregelnd zur Wahrnehmung der gelegentlich in der deutschen Nord- und Ostseefischerei auftretenden Massenfänge im L e b e n d- und K ü h lzustand, da Schnellgefrierereinrichtung mit Eisfabrikation und Tiefkühlräume vorgesehen werden.

Anmkg.: Hierdurch werden die zeitweiligen Unterpreisverkäufe und Verschleuderungen im abgestorbenen Zustand zu Mehl und Dung und die öfter vorkommenden Beseitigungen kostbaren Naturgutes einschließlich der damit verbundenen Verpestungen der Fischgewässer oder gesundheitsundienlicher Behandlung mit gestanzkverden Chemikalien für Speisezwecke herabgemindert.



Auton Motor 50ps

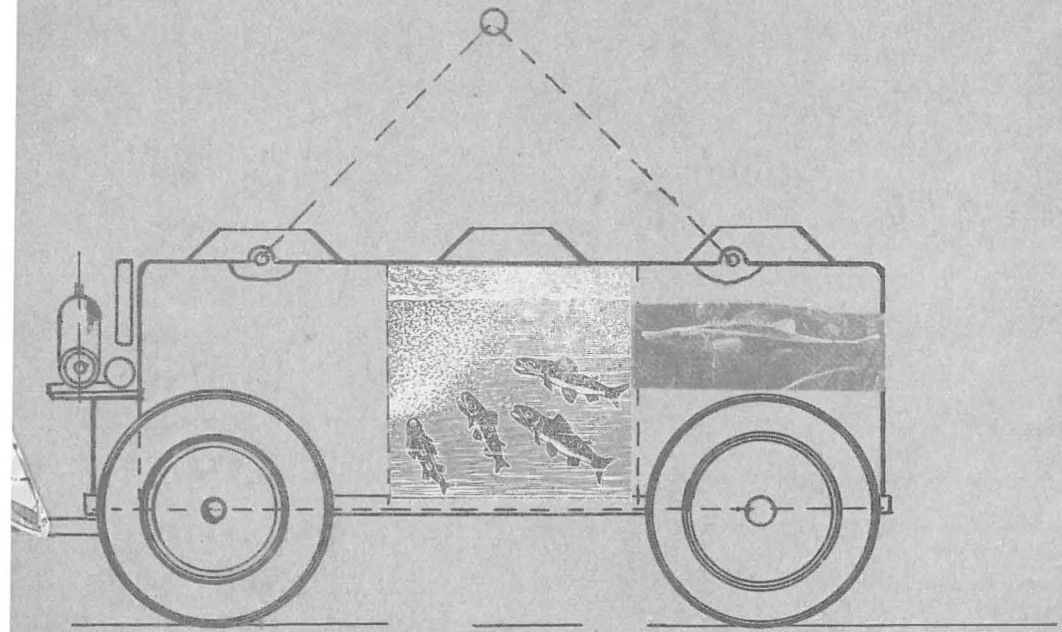
Landt...

Diese Zeichnung ist ohne Genehmigung der Konkurrenz...

Die hierzu erforderliche Bereitschaft erhält das Schiff durch geeignete See- und Binnenschiffsform, durch seine Aktionsdistanz von ca. 4tausend Sm. bei 12/13 Kn./Std./Geschw. durch Funkfernsprecher und mitgeführtem Auto und durch doppelte Besatzung für ununterbrochenem Betrieb.

4. Zum Schnelltransport konzessionierter, von der Fischindustrie im Ausland eingekaufter, ... zwecks Vermeidung unnötiger, mit Devisen bezahlbarer Inanspruchnahme fremdländischer Behelfsschiffe.
5. Zum Schnelltransport von Massenfängen unserer Hochseefischerflotte usw.
6. Gegebenenfalls auf Wunsch der zuständigen Organisationen auch als Versetz- und Verteilungs-Transportmittel von Setz-, Jung- und Zuchtfischen von den jeweiligen Produktionsstellen nach xbeliebig bestimmten und gewünschten Aussetzgründen in Nord- und Ostsee, dem Binnenland oder sonstwo mit unbedingt transportsicherer Erledigung gegen Todgang.

Anmkg.: Hierdurch wäre die bisherige, ebenso kostspielige wie provisorisch unzulängliche Transportmethode in Kisten und Kastenbehältern, die über Eisenbahn und Auto- und



ort - Zug
 5
 auch
 nicht
 der
 1931

Aquarium-Inhalt	1500 Ltr.
" Gewicht	200 kg
Radgestell	200 "
Besetzung zu 1/3 =	1000 Fische

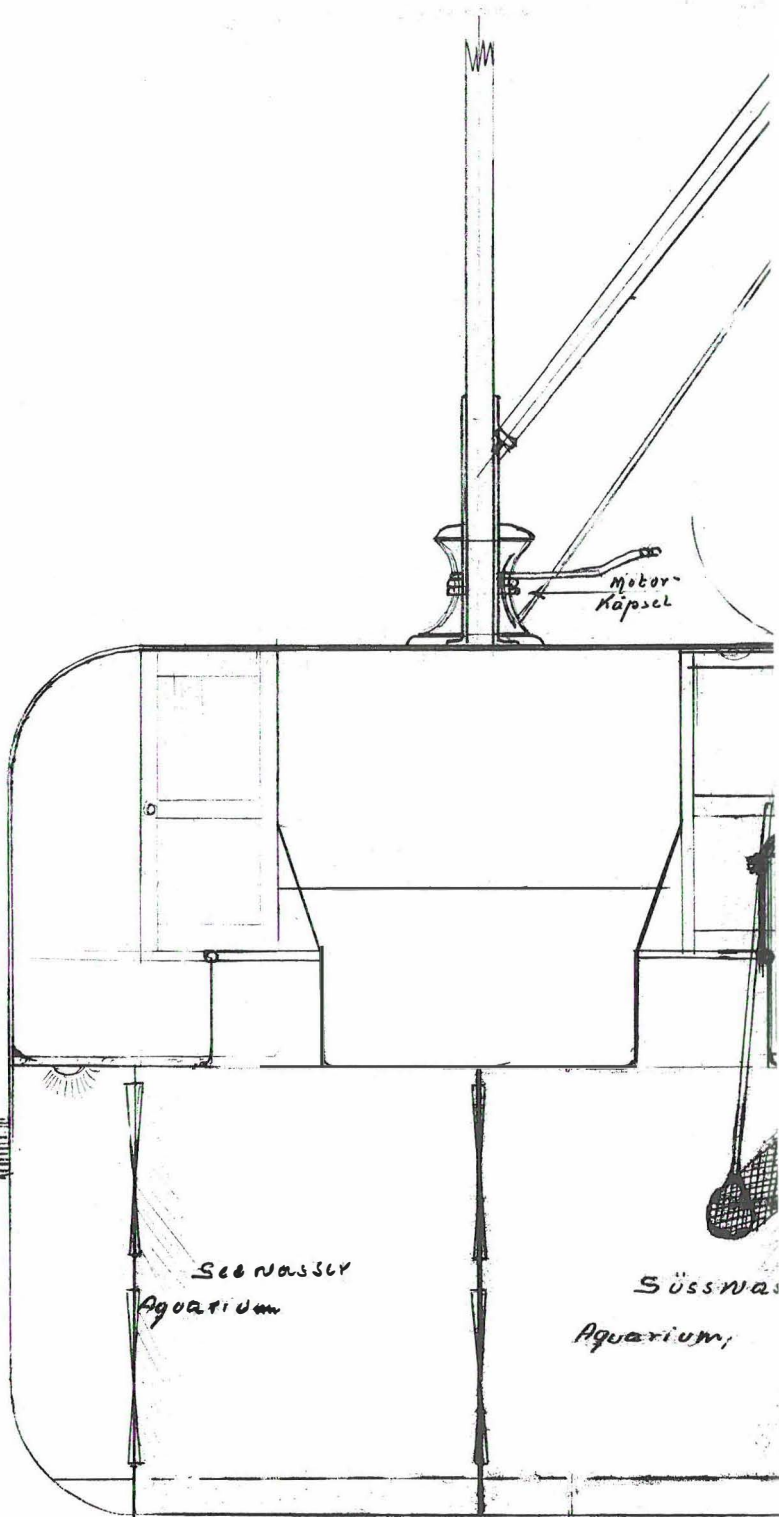
Lübeck 21. I. 1933
 Gmb. W. Lehmann

Handtransport dann einfach auf gut Glück vom nächsten Bootssteg ins Wasser kippt und dann erforderlichenfalls von Tauchern auseinanderjagen, resp. auf Gedeih und Verderb untersuchen und behandeln lassen mußte, [überholt].

7. Versuchsweise zur Wahrnehmung von Laich und Brut, der bei Transporten unter 1., 2. und 3. erfolgenden Frühgeburten sowie der sich laichreifzeigenden Tiere, zur Belieferung der Brutanstalten mit bisher verlorengehendem unentbehrlichem Nachwuchsgut der qualitativ hochwertigen Fische.

Anmkg: Dieses ist möglich durch die vorgesehene Ausrüstung der Fischzellen mit großen, schlagsicheren Durchsichtscheiben, die sämtlich einem Zentralbedienungsstand der Leberhaltungsmaschinerie zugekehrt sind, so daß der Fischpfleger jedes einzelne Exemplar der ganzen ca. 300 Ctr. umfassenden Volladung in den durch elektrische Unterwasserbeleuchtung glashell belichteten Räume dauernd vor Augen hat und die abstrichreifen Tiere herausnehmen kann. Der gewonnene Abstrich wird in Thermosflaschen verkapselt und über die nächste Poststelle der nächsten Brutanstalt zugesandt.

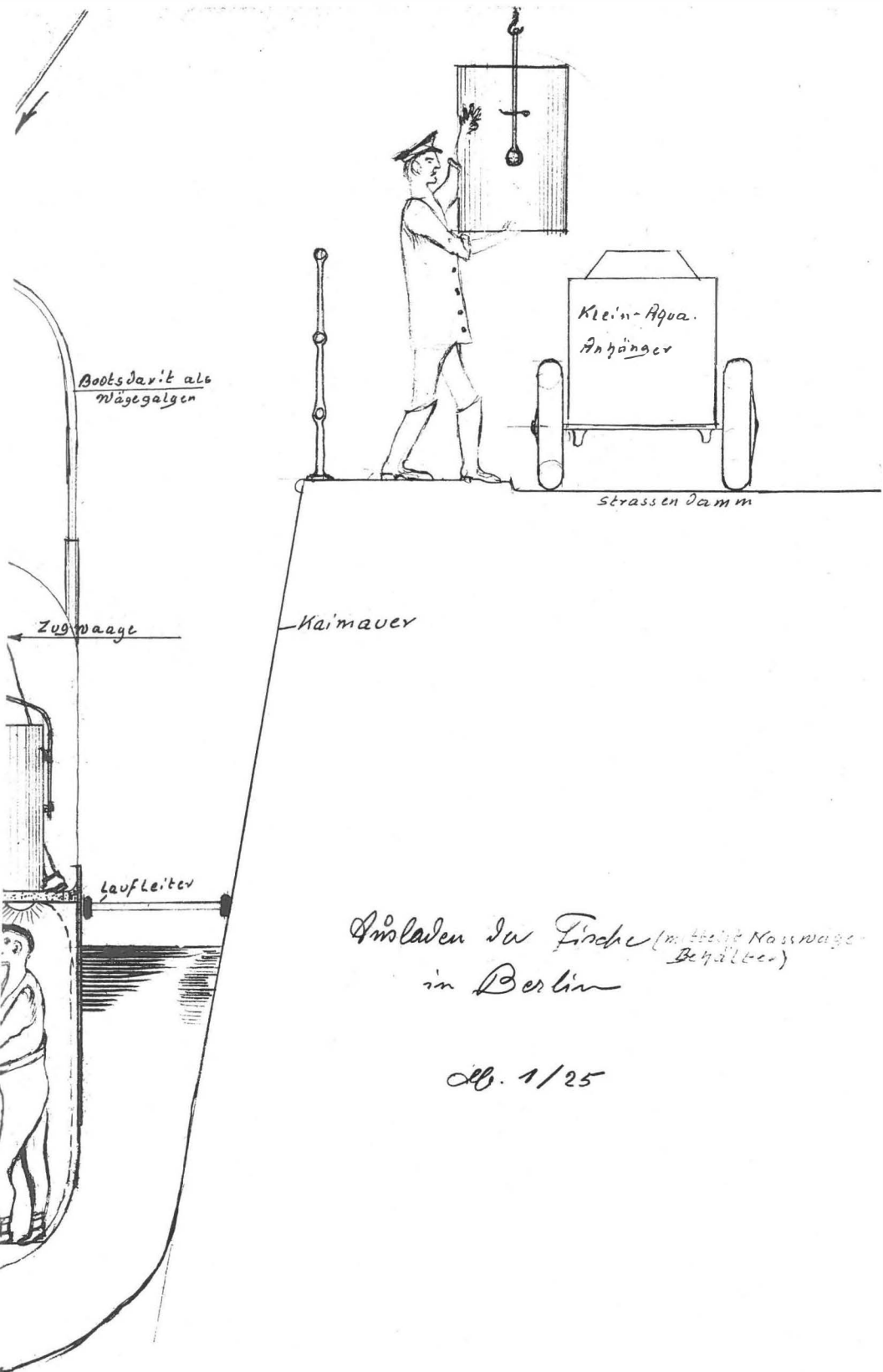
Spreit-Niveau



Motor-Kapsel

See Wasser
Aquarium

Süßwasser
Aquarium



Einladen der Fische (mit Hilfe Kammage-
Behälter)
in Berlin

Bl. 1/25

Das Zusammenbringen der Ladung von 300 Ctr. pro Reise erscheint schwierig, weil solche Mengen selten auf einer Stelle beobachtet werden. In Wirklichkeit ist diese Menge aber (mit Ausnahme von fanglosen Zeiten) immer zur Abgabe bereit, weil das Zusammenbringen wie folgt geschieht.

Das Aquarienschiff tritt bei Pillau zur Ladungsübernahme in das Frische Haff ein und benachrichtigt vorher per Postkarte (Telefon?) in jedem der 20 um das Haff verteilt liegenden Plätze einen Fischer oder Kleinhändler, daß an dem jeweiligen Tage zur festgesetzten Uhrzeit nur 5 Ctr. lebende Fische zum Tagespreis (der im Verhältnis zu Berlin sehr minimal ist) plus Draufgeld nach Vereinbarung zur Übergabe bereitzuhalten ist.

Da dieser Auftrag regelmäßig alle 14 Tage an ihn ergeht, so hat er Zeit genug, diese kleine Menge selbst zusammenzufischen. Sollte er dadurch aber in der Belieferung seiner sonstigen Kunden gestört sein, dann steht es ihm frei, einen Kollegen zur Belieferung mit heranzuziehen. Da nun in vielen Orten der Haffküste mehrere Hundert Fischer zu Hause sind, so können ihm Schwierigkeiten in der Zusammenbringung von 14täglich 5 Ctr. Fische nicht entstehen, mit Ausnahme von fangflauen Zeiten, wo es ihm freisteht, entsprechend mehr Kollegen zur Zusammenstellung des kleinen Quantum heranzuziehen.

Ist das Frische Haff nun fahrplanmäßig in 1 bis 2 Tagen bereit, dann geht das Fahrzeug nach Königsberg und übernimmt hier von den dort stationierten Fischhältereien einen entsprechend entbehrlichen Anteil und setzt die Reise pregelauwärts durch die Daime fort nach Labiau am Kurischen Haff. Hier spielt sich nun derselbe Vorgang ab wie im Frischen Haff, ebenfalls von ca 20 Fischerplätzen je 5 Ctr. macht abermals 100 Ctr. In beiden Haffs zusammen also 200 Ctr. Im Laufe der Zeit kommen die umliegenden Bauern und Güter in Küstennähe mit entsprechend kleinen Quanten hinzu, die von unserem Bord-Auto mit Aquarienanhängen eingeholt und an Bord gebracht werden. Das Schiff setzt während dessen seine Reise an der Küste fort. Verbindung vom Schiff mit dem Land kann durch drahtloses Telefon (falls erforderlich ist) benutzt werden.

Das Schiff tritt dann bei Memel wieder in die Ostsee, läuft Neukuhren auf vorherige Benachrichtigung zur Übernahme von Salzwasserfischen an, ebenfalls nochmals den Fischereihafen von Pillau.

Damit wird im allgemeinen der Ladungsbedarf gedeckt sein, zu Zeiten, wo das nicht der Fall ist, können noch hinterpommersche Plätze nach Bedarf angelaufen werden. Da sich dieser Vorgang bei einem Schiff nur alle 14 Tage abspielt, ist Zeitspielraum für Sonderdispositionen vorhanden.

In den Jahreszeiten, wo in den beiden Haffs keine Fänge vorhanden sind, da geht das Schiff den anderweitigen Vorkommen nach, wie zum Beispiel Deutsche Bucht der Nordsee um Helgoland, Cuxhaven und Büsum oder in westliche Ostsee um Hohwachter Bucht und Fehmarn-Sund, oder den ausländischen Vorkommen, wie sie nachstehend noch geschildert sind. Nicht mitgerechnet sind hierbei die Vorkommen in Masuren, da das Schiff wegen des noch nicht fertiggestellten Masurenkanals nur bis Allenburg gelangen kann. Wohl aber können von hier aus ebenfalls ganze Schiffsladungen nach entsprechender Vororganisation durch das Bordauto zusammengebracht werden. Die masurische Seenplatte ist wegen ihres Fischreichtums genügend bekannt.

Da die Fangzeiten periodisch sind, das heißt wenn sie auf der einen Stelle aussetzen, auf einer anderen Stelle umsomehr hervortreten, und das Aquarienschiff an eine feste Basis nicht gebunden ist, so unterstützt es die Kleinfischerei gerade in der Zeit durch Sicherung des Absatzes, wenn Fänge an dem jeweilig einen oder anderen Ort getätigt werden, die durch das umliegende Absatzgebiet nicht verkonsumiert werden können. Es sichert daher dem Fischer einen auskömmlichen Preis, wenn er Ware abzugeben hat, und schützt ihn vor Abfuhr auf den Acker und in die Düngerfabriken.

Der bisherige Übelstand, der dem Fischer kein Entgelt einbringt wenn er Fische fangen kann, wo er andererseits durch zu geringe Fänge keine Einnahmen erzielt, um seine Unkosten decken zu können, wird durch die Infahrtsetzung von Aquarienfahrzeugen zum Ausgleich gebracht bzw. beseitigt.

In den finnischen Schären habe ich auf nur einer Fangstelle innerhalb 24 Stunden (ohne vorherige Anmeldung) eine ganze Schiffsladung nur zu 2/3 mit einem ganz minimalen Preise zu bezahlen brauchen und das dritte Drittel wegen anderweitiger Unverwendbarkeit dazugeschenkt bekommen. Es handelte sich dabei um Hechte, Barse, Brachse, Aland usw. in einer Qualität, wie sie in Berlin anderweitig nicht angeliefert wurden und daher einen Preisaufstieg von 15 bis 25% in der Markthalle erbrachten.

II. Reise Im September 1929

Dat.	Name	Hechte	Barsche	Aal	Rotf.	Aaland.	Kg.	Fmk.
3/9.	Rosbäck	16		1	5		22	231,-
3/9.	"	111	10				121	1301,-
4/9.	H.Granqu.	50					50	550,-
4/9.	H. "	14			1		15	161,-
4/9.	P. "	88					88	968,-
4/9.	Kronstrand	35					35	385,-
5/9.	E.Rosbäck	115					115	1365,-
5/9.	E. "	110					110	1320,-
5/9.	T. "	88	3				91	1080,-
5/9.	Rosbäck V.	32					32	352,-
5/9.	Rosbäck T.	86				10	96	1112,-
5/9.	Skömann	21					21	232,-
5/9.	Granquist	54					54	594,-
5/9.	Kronstrand	25					25	275,-
							875	

3 Einkaufstage der 2ten Reise!!!

während der ersten Reise im Mai bezahlte

ich für	Hechte	Barsche	Plötze	
pro kg	Mk 0,50	0,20	0,10	und verkaufte
in Berlin "	Mk 2,20	1,80	1,60	an die

Auktionsfirma Paul Meltz in Berlin

Gust(av) A. Klahn

Finanzierungs= und Amortisations = Plan
des Fischtransportunternehmens.

Objekt ... Gesamt Mk. 100.000,-

- 1) I Hypothek von Schiffshypothekenbank
Höhe 1/3 Schiffswert
rückzahlbar im 3. u. 4. Geschäftsjahr Mk. 33.000,-
- 2) II Hypothek von Motorenfabrik
Höhe 1/2 deren Lieferung
rückzahlbar im 1. Geschäftsjahr " 15.000,-

3)	Staatlicher Baukostenzuschuss von Verkehrsministerium für Arbeitsbeschaffung auf Werften Höhe 36 % des Bauwertes rückzahlbar im 5. u. 6. Geschäftsjahr	.....	”	36.000,—
4)	Fehlendes Kapital als III Hypothek rückzahlbar im 2. Geschäftsjahr	.....	”	16.000,—
			<u>Gesamt</u>	<u>Mk. 100.000,—</u>

Finanzielle Vorteile der Staats- und Volkswirtschaft
durch Baubewilligung eines Schiffes, in einem Jahr:

1)	50 Arbeiter einer Werft und einer Maschinenfabrik werden auf 3 Monate in Arbeit gesetzt, dadurch erwachsen der Erwerbslosenfürsorge eine Ersparnis von 50 Mann x Mk. 75,— x 3 Monate	.....	Mk.	11.250,—
2)	durch Beschäftigung von 7 Seeleuten erwachsen der Erwerbslosenfürsorge eine Ersparnis von 7 Mann x Mk. 75,— x 12 Monate	.....	”	5.350,—
			<u>Ersparnis an Staatsausgaben</u>	<u>Mk. 16.800,—</u>
3)	Ferner werden bei Fahrten auf London und Paris für jede Fischladung, Devisen in Höhe von Nk. 15 = 25.000,—		hereingebracht!	
4)	Bei Fahrten auf Ostpreussen haben ca 150 Fischerfamilien ein Höheres Einkommen von Mk. 7.500,— pro Reise ==== bei jährlich 15 Reisen Minimum = 15 x 7.500 =		Mk.	112.500,—
5)	Bei Fahrten auf Finnland werden Getreide, Obst und Industrie= artikel als Eintauschware ausgeführt pro Reise in Mindesthöhe von	.....	Mk.	5.000,—

Nach Ablauf des I. Geschäftsjahres würde naturgemäß ein zweites Schiff in Bau gegeben, wodurch nochmals dieselben staats- und volkswirtschaftlichen Vorteile entstehen. Das Gesamtobjekt von Mk. 100.000,—, welches nach Ablauf von ca. 6 Jahren seine vollständige Amortisation aus sich selbst heraus erwirkt, hätte dann außerdem noch nebenher mindestens einen mehrfachen Betrag seines eigenen Objektwertes dem Staat an laufenden Lasten vom Hals gehalten, der Reichsbank an Devisen hereingebracht, der Agrar- und Industrierwirtschaft an Produktionsartikeln zur Ausfuhr ins Ausland gebracht, den notleidenden Erwerbsständen des Schiffbaus, der Schifffahrt und der Fischerei mit Umsatz unterstützt.

Für die Einkäufe in Finnland dagegen sind Devisen an sich nicht erforderlich, weil die nötige Einkaufssumme infolge des dortigen Valutastandes und des geringen Wertes dieser überflüssigen Lebensmittel außerordentlich gering ist und aus Mitnahme von Exportartikeln der Bedarfsbranche für das Gewerbe und den Haushalt der Fischer und Bauern wie Netze, Handwerkszeuge, Geräte und alle elektrischen Kleinartikel, ferner Hausbaubedarf wie zum Beispiel Klinkersteine, Cement usw. bis zu Maschendraht und Krampen für Einfriedungen, ... im Tauschwege gedeckt werden kann. Durch Mitführung dieser Tauschartikel kann man den finnischen Fischern und Bauern außerordentlich gefällig sein, da diese für dortselbst den 2 bis 10fachen Preis wie hier in Deutschland zahlen müssen. So z.B. kostete in Finnland ein Hechtgarn (Fabrikat Itzehoer Netzfabrik oder Landsberger Netzwerke) welches in hiesigen Ladengeschäften für Mk. 8,— gehandelt wird, im Jahre 1929, Finnmark 440,— also das 6fache.

Der finnische Bauer und Fischer setzt dafür gerne seinen Überschuß an Nahrungsmitteln wie Tafelkrebse, Wildgeflügel, wie Auer-, Birk-, Reb- und Schneehähne und Hühner, ferner Rauchwild, Käse, Butter, Kronsbeeren, isländisch Moos ab, weil er im finnischen Inland für diese unverwendbaren Reichtümer keinen Konsumenten findet.

Rentabilität des Aquarienschiffes im Falle eines freien Fahrtenprogrammes durch Wahrnehmung der Einkäufe, wo sie sich jeweilig am günstigsten anbieten.

Hecht, Barsch, Brachsen, Bleie und Rotfeder haben ihre Hauptfangzeit im März und April auf den Sänden des Kalmarsundes und anderen Plätzen der Südschwedischen Küste, im April und Mai dagegen in den Schären der Estnischen Küste, und im Mai und Juni in den inneren Schären Finnlands. Während in Ostpreußen die Hauptfangzeiten vor diesen Perioden liegen, so ist in der ersten Jahreshälfte (nach immer wiederkehrendem Rythmus) eine suczessive Wahrnehmung der Hauptfangperioden auf vier verschiedenen Vorkommengebieten möglich und empfehlenswert. In der zweiten Jahreshälfte ist dieses umgekehrt, also in Finnland beginnend und in Ostpreußen aufhörend, noch einmal (wenn auch in abgeschwächter Masse) der Fall.

Diese Perioden ergeben sich aus den Laich- und Schwärmzeiten der Süßwasserfische, die sich nach dem jahreszeitlichen Wechsel des Sonnenstandes richten, also ewig wiederkehrend sind. Nach kaufmännischer Auswertung wäre das Fahrtenprogramm dementsprechend zu wählen, wobei es gleich bleibt, ob die Fänge nach Berlin oder dem besser bezahlenden London oder Paris gebracht werden. Die Auktionsmarktverhältnisse und Gebräuche sind in ihren Grundzügen in diesen drei Großstädten die gleichen. Da für alle drei Plätze während des letzten Krisenjahres auf einige Fischarten Zollsätze eingeführt worden sind, so spielt dieses in Wirklichkeit keine Rolle, weil die Währungen in den Einkaufsländern, namentlich Finnland, stärker zurückgegangen sind als wie die Höhe des Zolles ausmacht.

Bei Errechnung einer Rentabilität kann man dieses also außeracht lassen. Die Unkosten einer Finnlandreise sind auch nicht erheblich größer, als wie eine Rundreise auf den beiden Haffs Ostpreußens. Diese ergibt einen Satz von $3 \frac{1}{3}$ Pfg. pro Pfund.

Da die Preisspanne der Fische von Finnland zu Berlin, London oder Paris aber eine so große ist, daß auch eine Verdoppelung der Reiseunkosten keine Beeinträchtigung ergeben kann, so soll vorsorglich mit 7 Pfg. Unkosten pro Pfund gerechnet werden.

Nach Seite [333] beträgt die Preisspanne im Norra Quarken

	Mk.	0,85 pro Pfund
Reiseunkosten	"	0,07 " "
Reingewinn	Mk.	0,78 pro Pfund
X Ladungsmenge =		30.000 " "
ergibt einen Reingewinn	Mk.	23.400 pro Reise.

Vom Kalmarsund ist die Preisspanne geringer. Hierüber stehen mir genaue Zahlen nicht zur Verfügung, auf jeden Fall ist dieselbe aber auf mittlerer Basis einzuschätzen und würde sich demnach wie folgt stellen:

Preisspanne	Mk.	0,39 pro Pfund
Reiseunkosten		0,05 " "
Reingewinn Mk.		0,34 pro Pfd. X 30.000 Pf. Ladungsmenge ist =
	Mk.	10.200 Reingewinn pro Reise.

Von der Estländischen Küste ist die Preisspanne höher als von Schweden, sie liegt zwischen dieser und der finnischen und würde somit ein Mittel aus den Werten von Mk. 23.400 und Mk. 10.200 an Reingewinn pro Reise ergeben.

Während die Einkäufe in Schweden und Estland Devisen erforderlich machen, entstehen dieselben durch Anlieferung nach Paris und London von selber, brauchen also nicht vom Deutschen Reich beantragt zu werden.

Das Deutsche Reich ist übrigens den Vorschlägen Klabns nicht gefolgt.