5. Antrag: Rickmers Park.

Die Bürgerschaft verweist auf ihren Beschluß vom 25. Januar 1929 und überweist nachstehenden Antrag an die Deputation für Bauwesen und Stadterweiterung als Material:

„Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Deputation für Bauwesen und Stadterweiterung zu beauftragen, einen schleunigen Bericht, unter Beifügung eines Planes, über die erforderlichen Maßnahmen zu erstatten, die für einen allmählichen Ausbau des ehemaligen Rickmersschen Parkes als öffentlicher Park unter Berücksichtigung des geringsten Kostenaufwandes zu treffen sind".

6. Veränderung in der Besetzung der Deputation für innere Verwaltung.

Es scheidet aus: **Chr. Bohnenkamp**, es tritt ein: **R. Tegtmeyer.**

Mitteilung des Senats

vom 15. Februar 1930.

1. Jahresberichte der Hafenoberinspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierneben die von den Hafenoberinspektoren erstatteten Jahresberichte für 1928 zur Kenntnisnahme zugehen.

Bericht. Anlage.

Die Deputation beehrt sich dem Senat und der Bürgerschaft die von den Hafenoberinspektoren für das Jahr 1928 eingereichten Jahresberichte vorzulegen.

Bremen, den 29. Januar 1930.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Apelt.** (gez.) **C. Kirchmeyer.** (gez.) **Ulrich.**

Jahresbericht des Hafenoberinspektors in Bremen für das Jahr 1928. Unteranlage 1.

Im Berichtsjahre wurden von dem Unterzeichneten 2277 Revisionen an Bord von 2045 Schiffen und Fahrzeugen vorgenommen, es wurden hiervon

1843 Schiffe einmal,
175 Schiffe zweimal
und 27 Schiffe drei und mehrere Male besucht.

Wurden Schiffe häufiger besucht, so lagen meistens Unfälle zugrunde, oder es mußte die Abstellung vorgefundener Mängel nachgeprüft werden, es kam auch vor, daß die Lade- und Löscharbeiten die Anwesenheit des Unterzeichneten erforderlich machten.

Auch bei einer Anzahl Lösch- und Ladeanstalten am Lande, so im Holzhafen, Hohentorshafen und Industrie- und Handelshafen, an der großen und kleinen Weser, haben verschiedentlich Besichtigungen stattgefunden.

Das Stromrevier wurde 11 mal kontrolliert.

Zu der Zahl der besuchten Schiffe und Fahrzeuge muß zur Aufklärung mitgeteilt werden, daß eine größere Anzahl Schiffe, die in den stadtbremischen Häfen verkehren, sich in der regelmäßigen Fahrt befinden. Es handelt sich hierbei um Schiffe, deutscher und fremder Nationen, die während eines Jahres 30 bis 50 Reisen machen; Schiffe, deren Aufenthalt in den hiesigen Häfen einen, höchstens zwei Tage währt und deren ganze Rundreise in 8—9 Tagen vollendet ist. In der Statistik des Schiffsverkehrs werden diese Schiffe, unter denen sich auch eine stattliche Anzahl bremische befinden, jedesmal gezählt, wenn sie in die stadtbremischen Häfen einlaufen. Diese Schiffe bei jedesmaliger Ankunft im Hafen wieder zu besuchen — also 30 bis 50 mal im Jahr — würde kaum zu verstehen sein, umsoweniger, als ihre örtlichen Verhältnisse als auch ihr Arbeitsgeschirr zur Genüge bekannt ist.

Wie mit diesen Tourendampfern in regelmäßiger Fahrt, so verhält es sich auch mit den großen Seeleichtern und Schleppkähnen der großen deutschen Reedereien und Schleppschiffahrtsgesellschaften, die von See kommend in den statistischen Veröffentlichungen ebenfalls als Schiffe bezeichnet und gezählt werden.

Ferner muß diesen Tourenschiffen auch Zeit und Gelegenheit gegeben werden, Mängel, falls solche festgestellt worden sind, beseitigen zu können. Des Weiteren soll erwähnt werden, daß bei diesen Schiffen sich der Brauch eingebürgert hat, möglichst viel Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten, bis zu einer zulässigen Grenze natürlich, in den eigenen Betriebs-Werkstätten auszuführen; gegen dieses Verfahren ist in der bisherigen begrenzten Anwendung vom Standpunkte des Arbeiterschutzes nichts einzuwenden gewesen, zumal den gegebenen Anordnungen jederzeit bereitwilligst entsprochen worden ist.

Abstellungen von Betriebsmängeln mußten im Interesse des Arbeiterschutzes und der Betriebssicherung in 320 Fällen veranlaßt werden, und zwar:

1) auf Schiffen in den Häfen	in	311	Fällen,
2) auf Schiffen im Stromrevier	„	—	„ „
3) bei Lösch- und Ladeanstalten am Lande	„	9	„ „
zusammen		320	Fälle.

Zu 1) An Bord von Schiffen und Fahrzeugen in den Häfen mußten zur Sicherung des Betriebes Abänderungen angeordnet werden bei:

Lösch- und Ladegeschirr	in	42	Fällen,
Raumleitern	„	32	„ „
Steganlagen, Zugänge	„	49	„ „
Lukengeschirr	„	72	„ „
Dampfwinden	„	29	„ „
Arbeitsweise	„	44	„ „
Beleuchtung	„	41	„ „
Rauchen bei der Arbeit	„	2	„ „
zusammen		311	Fälle.

Auch in diesem Jahre wurden die hauptsächlichsten der schon früher häufiger genannten Mängel vorgefunden:

Schlechte Hakentaue und Windedrähte, zeitweise auch solche, die aus mehreren Teilen bestanden und aneinandergespließt waren; mangelhafte Tau- und Kettentropps, nicht eingeschützte Triebwerksteile an Dampfwinden und Kranen, Undichtigkeiten von Flanschen und Stopfbuchsen, Fehlen von Schutzblechen bei den Dampfrohrleitungen u. a.

Es waren Mängel zu beanstanden an den Zugängen, schlechte Lage, unvorschriftmäßige Beschaffenheit, Fehlen von Sicherungen und Geländer usw.

An dieser Stelle soll erwähnt werden, daß eine bremische Reederei den wiederholt gegebenen Anregungen d. U. im Berichtsjahre Rechnung getragen hat und

an Bord ihrer in der Ostseefahrt beschäftigten Schiffe die Landgänge, die an sich in guter Ordnung waren und den Unfallverhütungsvorschriften völlig entsprachen, zur größeren Sicherheit des Verkehrs noch mit großen eisernen verstellbaren Geländerbügeln versehen ließ. Das war eine wesentliche Verbesserung, weil bei den häufig recht niedrigen Wasserständen in unsern Häfen die Decks der in Frage kommenden Schiffe recht tief unter der hohen Kaje liegen und die Lage der Landgänge dadurch eine außerordentlich steile wird.

Beim Kapital Raumleitern ist zu bemerken, daß meistens das Fehlen von Sprossen zu beanstanden war. Eine grobe Unsitte wurde mehrfach auf fremden, besonders auf amerikanischen Dampfern gefunden, die darin bestand, daß die Ladungen derartig fest an die festeingebauten eisernen Raumleitern angestaut waren, daß die Benutzung der Leitern in vielen Fällen direkt unmöglich gemacht wurde. Die Folgeerscheinung dieser Unsitte, die einzig auf Achtlosigkeit oder Gleichgültigkeit bei der Beladung zurückzuführen ist, ist Gefährdung des Verkehrs und Zeitverlust im Betrieb, da erst für Notersatz gesorgt werden muß. Unterzeichneter hat daher schriftlich und mündlich mit den hiesigen Vertretern solcher Schiffe Fühlung genommen, um eine Änderung zum Besseren herbeizuführen.

Hinsichtlich der Beleuchtung handelte es sich in allen Fällen um das Fehlen derselben an den Schiffsstegen. Die Beleuchtung der Schiffsräume ist nicht zu beanstanden gewesen. In den Fällen, in denen eine einwandfreie Beleuchtungsmöglichkeit der Schiffe von den Schiffen sonst nicht beschafft werden konnte, wurde von den Interessenten die seit dem 1. Oktober 1908 bestehende Land-Anlage zur Abgabe von elektrischem Licht an die Schiffe benutzt und zwar nicht nur bei der Bearbeitung der in der bremischen Hafenordnung angeführten Ladungen, sondern in allen Fällen überhaupt. Es wird heute niemand mehr einfallen, die großen Laderäume der Überseedampfer in der früher gebräuchlichen Weise mit Kerzenlaternen erhellen zu wollen.

Bei den Luken handelte es sich um mangelhafte Lukendeckel, nicht gesicherte offen stehende Luken, notwendig gewordene Ergänzungen und Neuerungen, um nicht gesicherte und doch während der Arbeit in ihren Lagern liegengebliebene eiserne Scheerstöcke. Letzteres bildet eine große Gefahr für die in den Schiffsräumen beschäftigten Personen, weil durch Unterhaken von Lasten, Kranhaken u. a. nur zu leicht die nicht gesicherten Scheerstöcke aus ihren Lagern herausgerissen werden und in den Schiffsraum hinabstürzen können. Das Nichtsichern ist einzig auf Nachlässigkeit und Fahrlässigkeit der Beteiligten zurückzuführen, trotzdem allen miteinander wohl bekannt ist, daß beide Berufsgenossenschaften, See- und Lagerei-Berufs-Genossenschaft in eindringlichster Weise in ihren Unfallverhütungsvorschriften auf die große Gefährdung hinweisen, wenn eine Sicherung nicht vorhanden ist.

Unterzeichneter hat keine Mühe gescheut, immer wieder in deutlichster Weise, schriftlich und mündlich Arbeitgeber und Arbeitnehmer (beide sind gleich stark verpflichtet) auf die durch eine Nichtsicherung entstehende Gefahr hinzuweisen. Er hat versucht, eine Verbesserung auch hierin zu schaffen und eine Sicherung konstruiert, die den Scheerstock beim Einsetzen in sein Lager selbsttätig, also automatisch, abriegelt. Der unzuverlässige Mensch wird also damit ausgeschaltet. Liegt der Scheerstock in seinem Lager, so ist er auch gesichert und ein Herausheben durch Unterhaken usw. und Herabstürzen ist nicht mehr möglich. Die bremischen Reedereien haben praktische Ausprobierungen auf ihren Dampfern vorgenommen und sollen, da die bisherigen Versuche günstig verlaufen sind, solche noch weiter fortgesetzt werden.

Ferner soll hier noch hinzugefügt werden, daß Unterzeichneter anläßlich der sich mehrenden Kettenbrüche beim Umschlag von Baumwolle Ende 1927 seiner Oberbehörde einen Antrag unterbreitete, eine Verordnung behufs Prüfung von Ketten zu erlassen. Diesem Antrage wurde stattgegeben. Der Senat brachte dann am 9. Dezember

1928 eine Verordnung heraus, betreffend die Prüfung der in den bremischen Häfen verwendeten Anschlagketten. (Brem. Gesetzblatt Nr. 65, vom 9. 12. 1928).

Zu 2) An Bord von Schiffen im Stromrevier war ein Einschreiten nicht erforderlich.

Zu 3) Bei den Lösch- und Ladeanstalten am Lande wurden Abstellungen veranlaßt bei:

Arbeitsweise	in	3 Fällen
Steigleitern	„	1 Falle
Pierbelag	„	1 „
Zugang	„	1 „
Ladungsgeschirr	„	1 „
Krangeschirr	„	1 „
Beleuchtung	„	1 „
zusammen		9 Fälle

In Unfallsachen und sonstigen Angelegenheiten sind der Polizei-Direktion und der Staatsanwaltschaft 47 Gutachten abgegeben worden.

Einer Anzahl Gerichtstermine in Unfallsachen wohnte der Unterzeichnete als Sachverständiger bei.

Auch in diesem Jahre wurde das Büro der Hafeninspektion von vielen Personen aufgesucht, die am Hafenbetrieb und am Schiffsverkehr entweder selbst beteiligt waren, oder ein sonstiges Interesse daran hatten. Der mündliche Verkehr mit Reedereien, Schiffsmaklern u. a. ist im Interesse des Dienstes und einer schnellen Abwicklung aufrecht erhalten. Diese Einrichtung bewährt sich nach wie vor und wird darum beibehalten werden.

Das Tagebuch des Hafen-Oberinspektors wies 1754 Nummern auf gegen 1460 Nummern des Vorjahres.

Mit den Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaften bestand ein reger Verkehr und Meinungsaustausch. Besonders mit dem Herrn von der Lagerei-Berufsgenossenschaft wurden häufig gemeinschaftliche Besichtigungen ausgeführt.

Auf eine ständige Fühlungnahme mit dem Gewerbeaufsichtsamt ist jederzeit Rücksicht genommen worden.

Streiks oder sonstige gewaltsame Unterbrechungen der Hafenarbeit sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Wohl wurde von einigen Leuten der Versuch gemacht, am Sonnabend, den 27. Oktober eine größere Arbeitsniederlegung zu erreichen. Tatsächlich gab es auch eine geringe Anzahl Leute, die diesem Rufe Folge leisteten und die Arbeitsstellen an Bord verließen. Die Sache fiel in sich zusammen. Am Montag früh, den 29. Oktober wurde an allen Stellen wieder gearbeitet.

Unfälle:

Im Berichtsjahre ereigneten sich in den der Zuständigkeit der Hafeninspektion unterstehenden Betrieben beim Löschen und Laden von Gütern und bei den damit in Verbindung stehenden Schiffsarbeiten

367 Unfälle, wovon 367 Personen betroffen worden sind (im Vorjahre 331 Unfälle),

von den Unfällen waren 342 leicht und 25 schwer (im Vorjahre 301 und 30),

von letzteren leider 7 (im Vorjahre 6) mit tödlichem Ausgange.

323 Unfälle ereigneten sich während der Tagesarbeit,

44 Unfälle ereigneten sich während der Überarbeit und Nachtarbeit.

Zur Erläuterung der Todesfälle und der schweren Unfälle sei kurz erwähnt:

In 2 Fällen verließen die Arbeiter eigenmächtig ihre Arbeitsstellen und begaben sich in benachbarte völlig leere und dunkle Räume, wo sie durch offene Luken abstürzten und dabei tödlich verunglückten.

Ein anderer Arbeiter verunglückte durch Abstürzen in den Unterraum tödlich, als er vom Krane eine Last Bleche auf die Zwischendecksluke abfieren ließ. Beim Aufsetzen der Last rutschte der Lukendeckel, auf dem der Verletzte stand, von seiner Auflagefläche ab.

Die Untersuchung hat ergeben, daß die Zwischendecks-Lukendeckel in Antwerpen angelegt worden waren. Hier in Bremen hat keiner der im Raum Arbeitenden bemerkt, daß der eine Lukendeckel nicht paßte, sondern, weil zu lang, mit dem von den Arbeitern abgewendeten Ende über die Auflagefläche des Scheerstocks hinwegragte.

Auf einem in Hamburg angekommenen Bremer Dampfer wurde in einem Raum eine Leiche gefunden. Die Ermittlungen ergaben, daß es sich hierbei um einen vermißten bremischen Arbeiter handelte. Dieser muß sehr zeitig vor Arbeitsbeginn in Bremen an Bord gekommen sein. Niemand an Bord und von seinen Arbeitskollegen hat den Verunglückten dabei gesehen und von dem Unfall etwas bemerkt.

Beim Rangieren von Eisenbahnwaggons auf der Kaje vermittelst elektrischem Spill, stolperte der die Arbeit leitende Aufseher über einen Spillkopf, kam zu Fall und geriet vor die Räder eines dicht hinter ihm anrollenden Waggons. Er erlitt dabei so schwere Quetschungen, daß er daran verstarb.

Beim Herausheben eines schweren außerordentlich festsitzenden Scheerstocks aus seinen Lagern, an Bord eines holländischen Dampfers, brach der Drahthanger des Ladebaumes. Von dem mit dem Ladebaum herabfallenden Drahthangerende wurde der an der Luke stehende Wahrschaumann so schwer am Kopf getroffen, daß er nach wenigen Stunden seinen Verletzungen erlag.

An Bord eines englischen Wochendampfers stellte sich der leitende Vorarbeiter bei der Übernahme von Asphalt von außenbords, obgleich er die örtlichen Verhältnisse sehr genau kannte, unvorsichtigerweise in den Drehkreis eines an Deck stehenden Krans. Beim Ausschwenken desselben wurde der Vorarbeiter zwischen Kranausleger und Reeling so stark eingeklemmt, daß er tödliche innere Verletzungen erlitt.

Bei den schweren Unfällen sind zehn Beinbrüche zu verzeichnen.

Die Ursachen waren

in fünf Fällen pendelnde, bezw. umfallende Lasten,

in vier Fällen herabfallende Güter,

ein Kajearbeiter wurde beim Rangieren von Eisenbahnwaggons von dem Haken des Spilltaues erfaßt und dadurch gegen einen Weichenbock geschleudert.

Einen Arm- und Beinbruch zog sich ein Arbeiter dadurch zu, daß er trotz mehrfacher ihm zugerufener, von ihm auch gehörter Warnungen, sich noch unter einer abgehenden Last zu schaffen machte und dadurch unter dieser Last zu liegen kam.

In zwei Fällen stürzten Kajearbeiter von Eisenbahnwagen, einer davon erlitt einen Schädelbruch, der andere einen Armbruch.

Ein Arbeiter stürzte von der Raumleiter ab, fiel ins Zwischendeck und erlitt dadurch innere Verletzungen.

Ein zweiter Arbeiter fiel von dem Wellentunnel eines Dampfers, riß beim Herabfallen eine schwere Schottplanke mit um, von der er getroffen wurde und dadurch schwere Verletzungen an Kopf und Armen erlitt.

Durch Ausgleiten mit einem Sack Ladung auf dem Rücken, erlitt ein Arbeiter einen Oberarmbruch.

Infolge Überlastung einer Luke auf einem Kahn durch darauf gestaute Ladung, brach dieselbe zusammen und Arbeiter, Ladung und Lukendeckel stürzten miteinander

in den leeren Laderaum. Bei diesem Fall erlitt ein Arbeiter einen Knöchelbruch, sowie Bluterguß im Rücken.

Durch Versagen einer Windenkupplung rutschte ein bereits aufgehievter Gang Papierballen in den Laderaum zurück und streifte einen hier beschäftigten Arbeiter, der einen Beckenbruch davontrug.

In einem Falle wurde der leitende Vorarbeiter gerichtlich zur Verantwortung gezogen und verurteilt.

Es ereigneten sich:

Unfälle:	1927	1928
im Hafen I	108	108
im Hafen II	171	216
im Hafen III	24	20
im Holz- und Fabrikenhafen	7	10
im Industrie- und Handelshafen	13	9
im Hohentorshafen	5	1
im Stromrevier	3	3

Den Unfällen lagen folgende Ursachen zugrunde:

	1927	1928
Herabfallen und Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen	55 (11)	60 (10)*)
Umfallen, Umschlagen von Lasten und Gegenständen	88 (4)	120 (2)
Ausrutschen, Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit	37	26 (1)
Lösch- und Ladegeschirr	12 (1)	7
Arbeitsgerätschaften, Handwerkszeug	13	10
Pendelnde Lasten, Los- und Ausbrechen	60 (3)	63 (2)
Eiserne Bänder, Draht-, Rost, Holzsplitter, Glasscherben	17	15
Heben, Abslippen, Zusammenziehen oder Lösen von Schlingen	12	13
Abstürzen von Leitern, Stegen, Stellings etc.	28 (11)	20 (7)
Rangieren von Eisenbahnwagen auf der Kaje	—	6 (1)
Ätzende Flüssigkeiten, Rauch, Dämpfe etc.	—	3
Sonstige Ursachen	9	24

Von den Unfällen ereigneten sich:

	1927	1928		1927	1928
Januar	25 (2)	38 (4)	Juli	24 (2)	37 (1)
Februar	19 (1)	30 (1)	August	29 (1)	33 (—)
März	21 (1)	27 (2)	September	37 (3)	24 (—)
April	22 (4)	25 (1)	Oktober	28 (4)	42 (5)
Mai	26 (—)	24 (3)	November	36 (4)	17 (2)
Juni	16 (—)	24 (3)	Dezember	48 (2)	46 (3)

Auf die Wochentage verteilt:

	1927	1928		1927	1928
Sonntag	2 (—)	4 (1)	Donnerstag	62 (6)	48 (6)
Montag	54 (4)	61 (2)	Freitag	54 (1)	60 (7)
Dienstag	52 (6)	58 (2)	Sonnabend	61 (9)	82 (7)
Mittwoch	46 (4)	54 (—)			

*) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf die schweren Unfälle.

Auf die verschiedenen Arten der Hafenarbeiter verteilen sich die Unfälle:

	1927			1928		
	leicht	schwer	zus.	leicht	schwer	zus.
Ladungsarbeiter	272	23	295	293	18	311
Getreidearbeiter	16	3	19	17	1	18
Kohlenarbeiter	3	2	5	8	1	9
Speichereiarbeiter	1	—	1	7	—	7
Kajearbeiter	4	—	4	12	4	16
Holzarbeiter	—	—	—	—	—	—
Aufseher, Küper, Wäger etc.	—	1	1	1	—	1
Flußschiffer	2	—	2	1	—	1
Seeleute	1	—	1	—	—	—
Kranführer	—	—	—	1	—	1
Schiffshandwerker	2	1	3	2	1	3

Nach dem Alter der Verletzten entfielen auf:

	1927	1928
Arbeiter von 15—19 Jahren	3 (1)	2 (–)
20—29 „	86 (7)	97 (6)
30—39 „	84 (6)	99 (6)
40—49 „	77 (7)	77 (4)
50—59 „	70 (9)	68 (6)
60 u. mehr „	11 (—)	24 (3)

Art der Verletzungen:	1926	1927	1928
Gesichts- und Augenverletzung	6	7	10
Kopfverletzung	25	32	40
Gehirnerschütterung	2	—	1
Rumpfverletzung	32	34	36
Rippenbruch oder -quetschung	10	10	10
Schlüsselbeinbruch	—	2	2
Hand- oder Fingerverletzung	67	82	72
Arm- und Beinbruch	8	12	17
Arm- und Beinverletzungen	51	52	81
Fuß-, Zehenverletzung oder -bruch	62	76	77
Innere Verletzung	3	14	9
Verrenkung, Muskel- und Sehnenzerrung	26	25	23
Leistenbruch	1	2	1
Vergiftungserscheinung	—	—	7
Bluterguß	1	1	—
Ertrinken	1	—	—

(In einigen Fällen erlitten die Verunglückten verschiedene Verletzungen zugleich).

Von den Unfällen kamen:

	1925	1926	1927	1928
auf die ständigen Arbeiter	12 v. H.	9,2 v. H.	7,8 v. H.	8,7 v. H.
auf die Kurzarbeiter des Hafenbetr.-Vereins	18 „	14,5 „	9,4 „	8,6 „
auf die Gelegenheitsarbeiter (dem Hafenbetriebs-Verein vom Arb.-Nachweis überwiesen)	69 „	75,3 „	80,4 „	81,9 „
auf die Arbeiter in sonstigen Betrieben	1 „	1 „	2,4 „	0,8 „

Es sind demnach die Unfälle bei den ständigen Arbeitern und den Gelegenheitsarbeitern gestiegen, bei den Kurzarbeitern des Hafenbetriebs-Vereins gefallen.

Weiter wird anläßlich der Unfall-Zunahme mit zu berücksichtigen sein, daß infolge der Steigerung des Verkehrs auch die Anzahl der Beschäftigten einen beachtenswerten Zuwachs erfahren hat. Gegen 2954 Mann pro Tag, fanden im Berichtsjahre täglich im Durchschnitt 3115 Mann ihre Arbeitsgelegenheit.

Die Zunahme der Unfälle bewegt sich im Rahmen der leichten Unfälle. Es soll mit darauf hingewiesen werden, daß von Arbeitnehmern wie auch von Arbeitgebern ausdrücklich und mit vollem Recht dafür gesorgt wird, daß auch die kleinste Verletzung zur Anmeldung gelangt. Das ist unbedingt notwendig, denn mit dieser Vorsichtsmaßregel sichern sich die Betroffenen ihre Rechte gegenüber der Unfallversicherung, weil aus einer zuerst geringfügig aussehenden Verletzung durch irgend einen Umstand hinterher doch noch eine ernstere Erkrankung sich entwickeln könnte, z. B. Blutvergiftung u. a. Manche dieser Unfallanzeigen dürften daher wohl mehr als Vorsichtsmaßregel zu betrachten sein.

In Unfallsachen wurden der Polizeidirektion, resp. der Staatsanwaltschaft 47 Gutachten erstattet; auch wurde Unterzeichneter bei verschiedenen Gerichtsverhandlungen in Unfallsachen als Sachverständiger hinzugezogen.

Arbeits- und Lohnverhältnisse.

Nach den Angaben des Statistischen Landesamtes Bremen, wie dieselben zur Veröffentlichung gelangen, ergibt der Seeschiffsverkehr in den stadtbremischen Häfen mit den Vorjahren verglichen, folgendes Bild:

1926:	4183	Schiffe	mit	4659113	Reg. Tonnen
1927:	4296	„	„	5453804	„ „
1928:	5038	„	„	6130915	„ „

Der Flußschiffsverkehr auf der Oberweser mit Bremen ergibt nachstehende Aufstellung:

1926:	3484	Schiffe	mit	1301502	Reg. Tonnen
1927:	3722	„	„	1451813	„ „
1928:	4575	„	„	1831812	„ „

See- und Flußverkehr haben also im Berichtsjahre eine beträchtliche und daher erfreuliche Zunahme erfahren, womit dann auch eine wesentliche Steigerung des Güterumschlags verbunden war.

Die sich daraus ergebende Vermehrung der Arbeitsgelegenheit in unsern stadtbremischen Häfen verlangte daher eine verstärkte Einstellung von Arbeitskräften, um den Anforderungen des Verkehrs nach allen Seiten hin gerecht werden zu können.

Die Einfuhr englischer Kohle, auch Koks, Wolle, Südfrüchte, Ölfrüchte und Futtermittel zeigte eine Zunahme, dagegen erreichten Baumwolle, Getreide, Tabak und Schnittholz nicht die Einfuhrmengen des Vorjahres. Besonders Baumwolle und Getreide zeigten einen erheblichen Rückgang.

Die Ausfuhr hat im Berichtsjahre verhältnismäßig stark zugenommen. Kohlen, Ölkuchen, Draht, Getreide, Torf, auch Eisen und Bleche aller Art sind dabei in erster Linie zu nennen.

Die Ankünfte in Schnitthölzern aus den Ostseehäfen erfuhren ebenfalls eine erhebliche Verringerung, das konnte auch durch eine erhöhte Einfuhr von Edelhölzern und Okume nicht ausgeglichen werden. Denn die aus der Ostsee kommenden Holzladungen sind darum sehr willkommen, weil sie einer größeren Arbeiterzahl lohnende Arbeitsgelegenheit geben, gerade in der Zeit, in der in unsern anderen Häfen sich ein flauer Verkehr abwickelt.

Der Verkehr im Hafen II hat recht deutlich gezeigt, daß die hier zur Verfügung stehenden Kajeflächen und Schuppen nicht genügen für den sich hier abwickelnden Betrieb. Die neue Kaje war, wie überhaupt seit ihrer Fertigstellung, fast

ständig belegt, einmal von Schiffen, die ihre Ladungen außenbords in Leichter und Kähne löschten, oder solchen, die einen Kaje-Liegeplatz noch nicht beanspruchen konnten.

Die Errichtung der beiden neuen Schuppen, die nunmehr beschlossen und in Angriff genommen ist, wird nach Fertigstellung eine wertvolle Vergrößerung unserer Hafenanlagen darstellen und in technischer und sozialer Hinsicht manchen Wunsch erfüllen.

Mit der Inbetriebnahme der beiden neuen Schuppen 15 und 17 wird man aber zugleich der Frage näher treten müssen, Liegeplätze zu schaffen, wo die bisher an der neuen Kaje liegenden Dampfer festmachen können.

An der Getreideverkehrs-Anlage wurden im Berichtsjahre 335 Dampfer, 28 Segler und 256 Kähne und Leichter abgefertigt. Zum Umschlag gelangten rund 885 000 Tonnen, davon entfielen auf Gerste: 540, Mais: 194, Weizen: 96, Roggen: 35 und Hafer: 20 Tausend Tonnen.

Rechnet man zu den an dieser Stelle verarbeiteten Mengen noch die Tonnage dazu, die an anderen Stellen zur Bearbeitung kam (44 000 Tonnen), so wurde immer noch nicht der Umschlag des Vorjahres (1 070 000 Tonnen) erreicht.

Die Monate Januar mit 93 000 und Juli mit 104 000 Tonnen waren die führenden, während April wieder die niedrigste Tonnage, 51 000 Tonnen, zeigte.

Auch im Industrie- und Handelshafen war im Berichtsjahr ein reges Leben und Treiben zu verzeichnen. Die neuerbaute Kali-Anlage mit ihren modernen Einrichtungen wird sicherlich einen weiteren Aufschwung bedeuten und recht viel Arbeitsgelegenheit schaffen.

Der verstärkte Schiffs- und Hafenverkehr hatte selbstverständlich auch eine erhöhte Inanspruchnahme von Arbeitskräften zur Folge.

Über die Beschäftigung gibt nachstehende Zusammenstellung deutlichen Aufschluß:

Monat	Ständige Arbeiter	Kohlen-Arbeiter	Kurzarbeiter des Hafenbetriebs-Vereins und Gelegenheits-Arbeiter	Gesamtbeschäftigung 1928	Gesamtbeschäftigung 1927
Januar	1095	9	2004	3108	2915
Februar	1157	9	1577	2743	2605
März	1161	9	1542	2712	2696
April	1203	10	1729	2942	2846
Mai	1200	9	1922	3131	2756
Juni	1186	10	1880	3076	2820
Juli	1177	10	2070	3257	3064
August	1182	10	1913	3105	2759
September	1170	10	1677	2857	2851
Oktober	1192	9	2040	3241	3227
November	1222	9	2263	3494	3180
Dezember	1220	9	2488	3717	3737

Die Durchschnittsbeschäftigungszahl, verglichen mit denen der Vorjahre, ersieht man aus folgendem:

1924	1925	1926	1927	1928
2762	2446	2385	2954	3115

Die Verpflichtungen vieler Schiffe, rechtzeitig lösch- und ladefertig in einen andern Hafen liegen zu müssen, die unregelmäßigen Anlieferungen angemeldeter Güter, die durch Verträge festgelegte pünktliche Innehaltung der Abfahrtszeiten, Ausnutzung

der Wasserstände und andere Ursachen mehr zwangen in häufigen Fällen zur Einlegung von Über- und Nachtarbeit. Auf dieses Hilfsmittel verzichten zu müssen, um die Anforderungen zu bewältigen, wird kaum möglich sein, schon wegen des internationalen Charakters der Schiffahrt und des Güteraustausches. Wünschenswert wäre jedoch eine möglichste Einschränkung von Überarbeit, schon aus Gründen der Betriebssicherheit und der Unfallverhütung. Nicht weniger als 44 Unfälle sind im Berichtsjahre während der Über- und Nachtarbeit vorgekommen bei einer Durchschnittsbeschäftigung von 352 Mann.

Nachstehende Tabelle zeigt die Beschäftigungsziffern bei Nachtschichten im Durchschnitt:

	1927	1928		1927	1928
Januar	330	349	Juli	316	414
Februar	269	309	August	259	358
März	310	273	September	277	375
April	264	304	Oktober	336	398
Mai	263	301	November	331	397
Juni	276	289	Dezember	419	456

Mit dem endgültigen Ausbau und erst recht mit einer eventuellen Vergrößerung unserer hiesigen Hafenanlagen wird es unbedingt notwendig sein, bei der Ausdehnung und schwierigen Zugänglichkeit der langgestreckten Anlagen die Notwendigkeit einer Einrichtung von entsprechenden Verkehrsmöglichkeiten in Erwägung zu ziehen. Die entfernten Arbeitsstellen zu erreichen stellt heute bereits an die vermittelten Mannschaften schon außerordentliche Anforderungen, die noch mehr bei dem Wechsel der Nachtschichten in Erscheinung treten.

Was die Arbeitsvergütung anbetrifft, so ist zu berichten, daß am 1. Januar 1928 ein Tariflohn von *R.M* 8,20 festgesetzt war. Am 1. Mai hat sich dieser Satz auf *R.M* 8,80 erhöht. Dieser Satz galt bis zum 31. Dezember.

Zum Schluß soll noch erwähnt werden, daß im Monat Juni eine Besichtigung der stadtbremischen Hafenanlagen zum Zwecke des Ausbaues der schon vorhandenen sanitären Einrichtungen und einer leichteren Dienstbarmachung derselben im Interesse für Unfallschutz und erste Hilfe bei Unfällen unter Leitung des bremischen Gesundheitsrates stattfand. Die sich daran anschließenden Arbeiten und Verhandlungen überdauerten das Ende des Berichtsjahres.

Bremen, den 26. April 1929.

Der Hafen-Oberinspektor.

(gez.) **Segnitz.**

Jahresbericht des Hafen-Oberinspektors in Bremerhaven für das Jahr 1928. Unteranlage 2.

Im Berichtsjahre wurden durch den Unterzeichneten auf 537 (1927: 578) Schiffen 805 (1927: 984) Nachprüfungen vorgenommen. In 29 (1927: 67) Fällen wurden Mängel festgestellt, zu deren Abstellung Anordnungen erlassen werden mußten. Sie bezogen sich auf:

a.	Lösch- und Ladegeschirr	in	4 Fällen
b.	Raumleitern	„	3 „
c.	Steganlagen	„	1 Falle
d.	Lauf- und Ladungsstege	„	1 „
e.	Luken und Lukendeckel	„	9 Fällen
f.	Dampfwinden usw.	„	9 „
g.	ungehöriges Einschlingen	„	1 Falle
h.	Beleuchtung	„	— „
i.	Stellagen und Stellings	„	— „
k.	Fallreepsleitern	„	— „
l.	Dampfkesselreinigung	„	— „
m.	Arbeitsweise	„	— „
n.	Verschiedenes	„	1 „

Die Gründe, welche zu den Anordnungen Veranlassung gaben, waren:

bei a. schadhafte Ketten, abgenützte und übermäßig eingefettete Löschdrähte und ungenügende Fußblöcke.

„ b. Fehlen der Leitern, durch vorgestaute Ladung unbenutzbare Leitern und gebrochene Stufen.

„ c. unvorschriftsmäßiger Steg.

„ d. Fehlen des Ladungssteges bei vereister Kaje.

„ e. fehlende und beschädigte Handgriffe an Lukendeckeln und in Lukenschächten sowie vertauschte und schadhafte Lukendeckel.

„ f. undichte Stopfbuchsen, Ventile, Flanschen und Dampfrohre.

„ g. Überschreiten der zulässigen Belastung.

„ n. mit Eis bedeckte Decksflächen, die nicht mit abstumpfenden Material bestreut waren.

Den Anordnungen des Unterzeichneten wurde stets bereitwilligst nachgekommen.

Auch im Berichtsjahre wurde Wert darauf gelegt, die Ansichten der Vorleute und Arbeiter über den Zustand des Ladegeräts und der Arbeitsstellen kennen zu lernen; es wurden des öfteren darauf hinzielende Fragen gestellt. Die Antwort lautete fast immer: „Es ist alles in Ordnung!" Bei gegebenem Anlaß wurden beanstandete Einrichtungen geprüft und, wenn die Anstände berechtigt waren, die Beseitigung der Mängel veranlaßt.

Das Ein- und Ausgangsbuch weist an Ein- und Ausgängen 376 (1927: 345) Schriftstücke auf; darunter waren 2 Unfalluntersuchungsakten bezw. Unfallberichte (im Vorjahre: 3 Unfalluntersuchungsakten). Über einen Unfall wurde der Polizei ein Gutachten erteilt.

Der Verkehr mit den Hafeninspektoren in Bremen, Hamburg und Lübeck wurde durch den Austausch von Berichten und durch gelegentliche Besprechungen gepflegt.

Zu Besichtigungen von Schiffsneubauten wurde der Unterzeichnete im Berichtsjahre nicht aufgefordert. Die Besichtigung der Neubauten auf den Werften vor ihrer Ablieferung, welche gebührenfrei erfolgt, bietet die Sicherheit, daß die Einrichtungen

des Schiffes, welche zum Löschen und Laden dienen, schon bei der Indienststellung so beschaffen sind, daß die Gefahrenquellen für das Leben und die Gesundheit der bei der Ladung beschäftigten Arbeiter weitmöglichst verringert werden. Sie macht ferner nachträglich notwendig werdende Änderungen an den Einrichtungen, die eine Störung des Betriebes zur Folge haben könnten, überflüssig. Es liegt mithin nicht nur im Interesse der Arbeiter, sondern auch in dem der Reedereien, wenn von dieser Einrichtung ein recht weitgehender Gebrauch gemacht würde, was heute leider noch nicht der Fall ist.

Unfälle.

Im Berichtsjahre ereigneten sich in den der Überwachung durch den Unterzeichneten unterstehenden Betrieben 212 (1927: 219) Unfälle. Die Zahl der davon betroffenen Arbeiter beträgt 214 (1927: 222). Durch 5 (1927: 9) schwere Unfälle wurden 6 (1927: 11) Personen betroffen, von denen niemand (1927: 4) getötet wurde. Von den verbleibenden 208 Personen, die bei 207 leichten Unfällen zu Schaden kamen, haben 75 (1927: 93) die Arbeit garnicht unterbrochen und 4 (1927: 3) erst nach mehr als drei Tagen eingestellt.

Die Unfälle verteilen sich auf:

5 Stauerei-, 9 technische Betriebe und 1 Baugeschäft.

Unglückliche Zufälle wie:

Fehlgriffe und Fehltritte, Ausrutschen und Stolpern auf glatten und schlüpfrigen Flächen, Leitern, Treppen und Stellagen; unvorhergesehenes Umfallen und Herunterfallen von Gegenständen; Abgleiten und Fehlschlag von bezw. mit Handhaken, Baumwollhaken und Werkzeugen; Abspringen von Rost und Eisenspänen; unerwartetes Zufallen von Klappen und Türen; Kurzschluß; Abrutschen von Greifern

waren zumeist die Ursachen der Unfälle. Daneben wurden solche verursacht durch scharfe Kanten und vorstehende Nägel, heiße Asche und Gase.

Schadhaftes oder zu schwaches Arbeitsgerät sowie Betriebsmängel waren in keinem Falle die Ursache eines Unfalls.

An ortspolizeilichen Untersuchungen hat der Unterzeichnete nicht teilgenommen, da der Hergang und die Ursache der Unfälle durch Befragen der Verletzten und der Zeugen sowie durch Besichtigung der Unfallstellen einwandfrei festgestellt werden konnte. Ein Verschulden dritter Personen hat sich nicht ergeben.

Von den 5 schweren Unfällen sind 6 Personen betroffen; es waren:

ein Ladungsarbeiter, der beim Löschen von Kies vermittels Greifer unter den abrutschenden Greifer geriet und dem dabei vier Zehen am linken Fuß gebrochen wurden,

ein Ladungsarbeiter, der beim Laden von Lumpenballen von der pendelnden Hieve, die er stützen wollte, von einem Stapel herabgerissen wurde. Er fiel etwa 2 Meter tief auf die Zwischendecksluken und erlitt Verletzungen am Kopf und am rechten Handgelenk;

ein Ladungsarbeiter, der beim Löschen von Mehl unter einen umfallenden Stapel geriet und neben Hautabschürfungen und Verrenkungen einen Wadenbeinbruch erlitt;

zwei Ladungsarbeiter, von ihnen wurde der eine — ein Vorarbeiter — der an die offene Luke getreten war um Anweisungen an die Arbeiter im Raum zu geben, von der Gei des plötzlich einschwingenden Ladebaumes getroffen und über den Lukensüll hinweg in den Raum hinabgerissen. Dabei fiel er auf den zweiten, von dem Unfalle betroffenen Arbeiter, der im Raum mit Einschlagen beschäftigt war. Beide sind mit verhältnismäßig leichten Verletzungen davon-

gekommen, die ihre Arbeitsunfähigkeit nur für wenige Tage und etwa 4 Wochen zur Folge hatten;

ein Ladungsarbeiter; er wurde beim Löschen von Baumwolle von einer vollen Schlinge getroffen, umgeworfen und erlitt einen Beinbruch.

Die Folgen der 207 anderen Unfälle, von denen 208 Personen betroffen wurden, waren:

in	2	Fällen leichte Knochenverletzungen,
„	140	„ Kontusionen und Quetschungen,
„	4	„ Brandwunden,
„	32	„ offene Wunden,
„	7	„ Augenverletzungen,
„	5	„ Muskel- und Sehnenzerrungen,
„	15	„ Verstauchungen und Verrenkungen,
„	1	Falle Leistenbruch,
„	1	„ Blutvergiftung und
„	1	„ Gasvergiftung.

In nachstehenden Aufstellungen wird eine Übersicht über die gesamten Unfälle gegeben:

I. Ursachen der Unfälle.

		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		leicht	schwer	leicht	schwer
1	Bewegen, Umkanten, Verstauen von Gütern und Lasten	91	—	3	—
2	Umfallen von Gegenständen	3	—	2	—
3	Herabfallen von Gegenständen	6	1	3	—
4	Pendeln und Ausschießen von Lasten	16	2	—	—
5	An- und Ablegen von Luken	9	—	1	—
6	Umfallen von Stapeln	1	1	—	—
7	Fall von Stapeln, Stellagen usw.	4	—	2	—
8	Fall in Laderäume und Vertiefungen	2	1	—	—
9	Fall von Treppen und Leitern	4	—	2	—
10	Fall infolge Stolperns, Stoßes, Ausgleitens usw.	13	—	2	—
11	Fehlschlag mit und Abgleiten von Haken und Werkzeugen	9	—	4	—
12	Scharfe Kanten, vorstehende Nägel usw.	8	—	—	—
13	Staub, Abspringen von Rost u. Stahlspänen	2	—	5	—
14	Kurzschluß, heiße Asche, Gase usw.	—	—	5	—
15	Arbeiten an Maschinen unter Dampf	1	—	1	—
16	unvorhergesehenes Zufallen von Klappen und Türen	—	—	3	—
17	beim Arbeiten mit Kübeln u. Kohlengreifern	4	1	—	—
18	Sonstige Ursachen	1	—	1	—

II. Unfälle
gegliedert in schwere und leichte Unfälle und gesondert nach Tages- und Nachtzeit.

Art der Hafenarbeiter	Am Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends			Bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens			insgesamt
	Unfälle			Unfälle			für 1928
	leicht	schwer	gesamt	leicht	schwer	gesamt	
1	2	3	4	5	6	7	4 u. 7
Ladungsarbeiter	112	4	116	49	2	51	167
Kohlenarbeiter	7	—	7	5	—	5	12
Kajearbeiter	1	—	1	—	—	—	1
Reinigungsarbeiter	5	—	5	—	—	—	5
Schlosser, Klempner Schmiede	15	—	15	1	—	1	16
Tischler und Zimmerer	2	—	2	1	—	1	3
Maler	2	—	2	—	—	—	2
Takler	2	—	2	—	—	—	2
Kesselreiniger	6	—	6	—	—	—	6
	152	4	156	56	2	58	214

III. Verteilung auf die Monate:

	insgesamt	Davon entfallen auf: Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Januar	15	7	5	2	1
Februar	12	5	4	3	—
März	27	16	6	5	—
April	19	11	8	—	—
Mai	11	5	2	4	—
Juni	19	11	3	5	—
Juli	23 (1)	11 (1)	6	6	—
August	14	9	3	2	—
September	18 (1)	12 (1)	5	1	—
Oktober	19	11	6	2	—
November	21 (3)	15 (1)	5 (2)	—	1
Dezember	16 (1)	11 (1)	3	2	—

IV. Verteilung auf die Wochentage:

	insgesamt	Davon entfallen auf: Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Sonntag	11	5	5	1	—
Montag	45 (2)	29 (2)	12	4	—
Dienstag	25	13	6	6	—
Mittwoch	31	14	11	6	—
Donnerstag	32 (3)	24 (1)	4 (2)	4	—
Freitag	35 (1)	20 (1)	6	8	1
Sonnabend	34	18	12	3	1
ohne Zeitangabe	1	1	—	—	—

V. Dem Alter nach entfallen die Unfälle auf Arbeiter:

Im Alter	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter	Schiffs- handwerker
bis 20 Jahre	2	4
von 20 „ 30 Jahren	22 (2)	9
„ 30 „ 40 „	20	8
„ 40 „ 50 „	45	7
„ 50 „ 60 „	66 (2)	4
„ 60 „ 70 „	24 (2)	2
ohne Altersangabe	1	—

Die in Klammern beigefügten Zahlen sind schwere Unfälle.

Arbeits- und Lohnverhältnisse.

Das Material für die Statistik der Arbeits- und Lohnverhältnisse wurde durch den Unterzeichneten wie bisher vermittels Fragebogen und Schiffszetteln gesammelt und durch eigene Beobachtungen ergänzt.

Die Anzahl der Betriebe, welche Hafenarbeiter und Schiffshandwerker auf den in den hiesigen Häfen liegenden Schiffen beschäftigten, betrug 34 gegenüber 30 im Vorjahre.

Von den Betrieben waren:	1928	1927
Stauereibetriebe (einschl. Kohlen)	11	9
Baugeschäfte und Holzhandlungen	2	2
Speditionsgeschäfte	7	7
Technische Betriebe	14	12

Die Anzahl der von diesen Betrieben beschäftigten Hafenarbeiter betrug:

	1928	1927
im Stauereibetrieb (Waren)	649	578
im Stauereibetrieb (Kohlen)	43	39
bei den Speditionsfirmen, Holzhandlungen und Baugeschäften	35	30
Ladungsarbeiter	727	647
bei den techn. Betrieben (Handwerker)	629	411
Gesamtzahl der Hafenarbeiter	1356	1058

Diese Zahlen geben nicht die Anzahl der beschäftigt gewesenen Personen sondern die Arbeitskräfte an, welche nötig gewesen wären, um die geleistete Arbeit in 300 Arbeitstagen zu bewältigen. Der Arbeitstag ist bei den Ladungsarbeitern je 8 Stunden, bei den Schiffshandwerkern jedoch 9 Stunden (am Sonnabend nur 7 Stunden). In den Zahlen ist die Nacht- und Sonntagsarbeit mit enthalten.

Im Seeschiffsverkehr ist im Berichtsjahre eine Zunahme zu verzeichnen. Nach den Angaben des Statistischen Landesamtes Bremen kamen in Bremerhaven an:

in 1927	1217 Schiffe	mit 2 407 893	R.-R.-T.
in 1928	1393 „	„ 2 715 130	„
in 1928 mehr	176 Schiffe	mit 307 237	R.-R.-T.

Die Menge der umgeschlagenen Güter hat jedoch um 55 935 Tons abgenommen.

Die Zahlen für den Ladungsverkehr einschl. Kohlen betrugen:

	für die Einfuhr	für die Ausfuhr
in 1927	913394 Tons	161139 Tons
in 1928	854634 „	163964 „
in 1928 weniger	58760 Tons mehr	2825 Tons

Die Ausfuhr hat mithin — wenn auch nur wenig — so doch etwas zugenommen. Der Ausfall liegt bei der Einfuhr und hat seinen Grund in der geringeren Zufuhr von Baumwolle und Getreide.

Im Binnenschiffahrtsverkehr ist nur insofern eine Änderung zum Besseren eingetreten, als die Zufuhr von Baumaterialien für den Bau der Nordschleuse — besonders Kies und Eisen — einen großen Umfang angenommen und viel Schiffsraum beansprucht hat.

Wenn schon im letzten Jahresbericht gesagt werden konnte, daß in der Beschäftigung von Schiffshandwerkern ein nicht unbeträchtlicher Aufstieg zu verzeichnen war, so ist für das Berichtsjahr zu bemerken, daß der Beschäftigungsgrad sich ganz bedeutend gebessert hat.

Nachstehende Aufstellung zeigt die Arbeitshäufigkeit in den einzelnen Monaten; sie umfaßt die in den drei großen Stauereibetrieben und dem größten Technischen Betriebe am Platze geleisteten Arbeitstage.

Es wurden gearbeitet:

im	von Arbeitstage	
	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeitern zu je 8 Stunden	Schiffshandwerkern zu je 9 Stunden
Januar	10857 (10709)	14404 (6950)
Februar	7669 (11174)	13200 (7056)
März	10868 (10923)	15147 (8154)
April	10133 (12384)	12880 (7272)
Mai	10603 (11795)	14600 (7375)
Juni	10961 (10188)	15912 (7850)
Juli	12208 (10509)	17732 (8216)
August	11602 (10849)	17847 (8991)
September	11640 (11464)	14875 (9256)
Oktober	14435 (13593)	5130 (8788)
November	15236 (13517)	5475 (8025)
Dezember	15330 (9875)	5520 (8918)

Die Aufstellung zeigt, daß mit Ausnahme des Monats Februar die Arbeitsgelegenheit für die Ladungsarbeiter ziemlich gleichmäßig verteilt gewesen ist und wie in jedem Jahre zur Zeit der Verschiffung der neuen Baumwoll- und Getreideernte in den Herbstmonaten am stärksten war. Die einzelnen Tagesleistungen weisen jedoch ganz bedeutende Unterschiede auf. Werden die Sonn- und Feiertage und der 1. Mai unberücksichtigt gelassen, so schwanken sie zwischen 0 Stunden — am 11. und 12. Januar, am 8. Februar und am 7. März — und 9552 Stunden — am 22. Oktober —. Im Durchschnitt betrug sie täglich 3541 Stunden. Dieser Durchschnitt — d. h. in der Spanne von 10% darunter bis 10% darüber — wurde erreicht an 25 Tagen, nicht erreicht an 155 Tagen und überschritten an 126 Tagen.

Für die einzelnen Monate ergibt sich folgendes Bild:

im		Die Tagesleistung war: unter dem Durchschnitt an ... Tagen	um den Durchschnitt an ... Tagen	über dem Durchschnitt an ... Tagen	kleinste Tagesleistung Arbeitsstunden	größte Tagesleistung Arbeitsstunden
Januar	26 Tage	14	2	10	—	7720
Februar	25 „	21	—	4	—	5976
März	27 „	18	1	8	—	9544
April	23 „	15	—	8	280	7864
Mai	25 „	13	5	7	208	7896
Juni	26 „	12	2	12	680	7176
Juli	26 „	11	2	13	576	6920
August	27 „	14	4	9	896	7304
September	25 „	14	3	8	480	6664
Oktober	27 „	11	2	14	1008	9552
November	25 „	6	3	16	1152	9520
Dezember	24 „	6	1	17	1112	7576

Im Stauereibetriebe sind Streiks und Aussperrungen im Berichtsjahre nicht vorgekommen; dagegen wurde der Schiffsreparaturbetrieb durch den Werftarbeiterstreik, der zu Anfang Oktober erklärt wurde und bis zum Jahresende andauerte, stark beeinträchtigt. Mit den Meistern, Vorarbeitern, Lehrlingen und wenigen älteren Arbeitern, sowie durch Handwerksbetriebe war es jedoch möglich, die notwendigen Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten so auszuführen, daß die fahrplanmäßige Abfertigung der Schiffe durchgeführt werden konnte.

Der Lohntarif für Stauereibetriebe, Speditionsfirmen und sonstige Betriebe, die Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter im Hafen beschäftigten, wurde am 1. Mai 1928 geändert. Der dem Tarif zu Grunde liegende Tagelohn wurde um ℛℳ 0,60.— und die Sätze für Überstunden-, Sonntags- und Akkordarbeit in Verhältnis dazu erhöht.

Auch die Stundenlöhne für die Schiffshandwerker wurden ab 1. April 1928 um durchweg ℛℳ 0,05.— heraufgesetzt.

Diese Sätze blieben bis zum Jahresende in Kraft.

Die Entwicklung der Lohnverhältnisse wird in nachstehender Aufstellung veranschaulicht.

Stauereibetriebe, Speditionsfirmen, Holz- und Baugeschäfte; soweit Hafenarbeiten ausgeführt wurden.	Technische Betriebe. a) gelernte Arbeiter b) angelernte Arbeiter c) ungelernte Arbeiter
Tagelohn je 8 Stunden	Stundenlohn

bis 30./4. *RM* 8,20 bis 8,60
ab 1./5. „ 8,80 „ 9,25

Die höheren Sätze gelten für, als Schwergut bezeichnete, besondere Güter. Als Tag gilt die Zeit von 7½ Uhr morgens bis 11½ Uhr vorm. und von 1 Uhr nachmittags bis 5 Uhr abends.

Nachtarbeit sind 7 Stunden.

Wird in Schichten gearbeitet, so geht die I. Schicht von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachm.; sie gilt als Tagesschicht. Für die II. Schicht von 2 Uhr nachm. bis 10 Uhr abends werden 25%, für die III. Schicht, von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens 40% Zuschlag bezahlt.

Die Sätze für die ganze Nacht waren:
bis 30./4. *RM* 11,50 bis 12,05
ab 1./5. „ 12,30 „ 12,95

für die Sonntagsschicht:
bis 30./4. *RM* 14,35 bis 15,05
ab 1./5. „ 15,40 „ 16,20

Für Überstunden, von denen nach beendeter Schicht bzw. Tag zum Fertigmachen des Schiffes 2 geleistet werden müssen, waren die Sätze:
bis 30./4. *RM* 1,35 je Stunde
ab 1./5. „ 1,45 „ „

nach durchgearbeiteter Nacht:
ab 1./5. *RM* 2,55 je Stunde

nach durchgearbeiteter Sonntagsschicht:
ab 1./5. *RM* 3,35 je Stunde

Für die durchgearbeitete Mittagspause wurde ½ Tagelohn, wenn darüber hinaus noch ein Teil des Nachmittags weiter gearbeitet werden mußte, 1½ Tagelöhne bezahlt.

Der Akkordlohnsatz für Kohlen je Tonne und Mann betrug:
bis 30./4. 16,6 *Rpf*
ab 1./5. 17,8 „
mit prozentualen Zuschlägen für die II. und III. Schicht, Nacht- und Sonntagsarbeit.

bis 31. März
a. 72 bis 76 *Rpf*
b. 65 „ 69 „
c. 57 „ 60 „

ab 1. April
a. 77 bis 81 *Rpf*
b. 70 „ 74 „
c. 62 „ 60 „

Bei verheirateten Arbeitern erhöhen sich diese Löhne um den Frauenzuschlag — 1 *Rpf* je Stunde und evtl. für jedes Kind um 2 *Rpf* je Stunde.

Werden Arbeiten in Akkord ausgeführt, dann wird ein Zuschlag von 28% gezahlt.

Der Anteil der geleisteten Nacht- und Sonntagsarbeit war auch im Berichtsjahre sehr groß. Im Warenverkehr wurden nach 6 Uhr abends auf insgesamt 663 (681) Schiffen Ladungsarbeiten ausgeführt. Von durchschnittlich 61 (54) Mann wurden 295 (274) Schiffe beladen und 368 (407) Schiffe entlöscht. 145 (105) Schiffe wurden von durchschnittlich 26 (23) Mann bebunkert und aus 8 (11) Schiffen von durchschnittlich 8 (8) Mann Kohlen gelöscht. Die Nachtarbeit verteilt sich auf 46 (37) Nächte, in denen nur in der Zeit vor Mitternacht, und auf 257 (276) Nächte, in denen auch nach Mitternacht gearbeitet wurde.

Die Nachtarbeit wurde durch gelegentliche Nachprüfungen kontrolliert.

Ferner wurden an 39 (38) Sonn- und Festtagen von durchschnittlich 52 (56) Mann 44 (40) Schiffe gelöscht, 17 (30) Schiffe beladen und 16 (7) Schiffe bebunkert.

Die angegebenen Durchschnittszahlen gelten jeweils je Schiff.

Von Schiffshandwerkern wurden auf einer Anzahl Schiffe in Nacht- und Sonntagsarbeit im ganzen 8451 Überstunden gemacht.

Die in Klammern stehenden Zahlen sind die entsprechenden Zahlen für das Vorjahr.

Bremerhaven, den 30. April 1929.

Der Hafenoberinspektor.
(gez.) **Richter.**

2. Vermietung von Wohnungen.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierneben einen von der Deputation für Bauwesen und Stadterweiterung, Wohnungsausschuß, erstatteten Bericht zugehen.

Bericht.

Anlage.

Die Bürgerschaft hat den Senat durch ihren Beschluß vom 16. November 1928 um einen Bericht darüber ersucht,

1) ob es angesichts der großen Zahl der Wohnungssuchenden, unter denen sich zahlreich solche befinden, die bereits seit vielen Jahren auf die Zuweisung einer Wohnung vergeblich warten, nicht endlich an der Zeit ist, daß, wie in den anderen deutschen Städten, dem Wohnungsaufsichtsamt fortan auf das Vermieten freiwerdender und unbenutzter Wohnungen oder Räume ein unmittelbares Mitbestimmungsrecht eingeräumt wird;
2) welche besonderen Maßnahmen getroffen werden können, um Wohnungsuchenden, die infolge zahlreicher Kinder nur schwer eine Wohnung finden können und zum Teil seit Jahren auf die Zuweisung einer Wohnung vergeblich warten, eine Wohnung zu beschaffen.

Zu 1): Von den vielen Fragen auf dem Gebiete der Wohnungszwangswirtschaft ist kaum eine so stark umkämpft worden, wie die Neuvermietung freiwerdender Altwohnungen. Auf keinem Gebiet haben sich auch die Verhältnisse im Laufe der Zeit so stark gewandelt wie hier. In den weitaus meisten Ländern herrschte während der ersten Jahre der Wohnungszwangswirtschaft das Zuweisungsverfahren, das zwar sehr verschiedenartig durchgebildet war, die eigentliche Entscheidung über die Wiederverwertung der frei gewordenen Wohnungen aber stets in die Hände der Wohnungsämter legte. In Bremen dagegen galt von Anfang an das freie Mieterwahlrecht der Hauseigentümer, das diesen die Berechtigung gab,

ihre Mieter unter allen wohnungsberechtigten Familien selbst auszusuchen. Die Gründe, die zu dieser Regelung führten, sind wiederholt dargelegt worden, so daß davon abgesehen werden kann, sie nochmals ausführlich zu behandeln. Ausschlaggebend für das bremische System ist die Tatsache, daß in den hiesigen Zwei- und Dreifamilienhäusern, in denen sich die weitaus meisten Mietwohnungen befinden, eine völlige Trennung der einzelnen Wohnungen nicht durchgeführt ist und infolgedessen ein mehr oder minder starkes Durcheinanderwohnen der verschiedenen Familien unvermeidlich ist. Unter diesen Umständen hätte das Zuweisungsverfahren, das bei völlig in sich abgeschlossenen Wohnungen vielleicht durchaus brauchbar gestaltet werden kann, in Bremen völlig versagen müssen.

Zwischen der straffen Zuweisung der frei gewordenen Wohnungen durch die Wohnungsämter und dem in Bremen geltenden System hat es alle möglichen Abstufungen gegeben. Alle Regelungen haben außer gewissen Vorzügen eine Reihe von Nachteilen mit sich gebracht, wie das bei der Zwangsbewirtschaftung eines wichtigen Lebensbedürfnisses, bei dem das Angebot wesentlich hinter der Nachfrage zurückbleibt, stets der Fall sein wird. Bezeichnend ist aber, daß die meisten Länder und Städte, die ursprünglich das schärfste Zuweisungsverfahren hatten, ihre Bestimmungen im Laufe der Zeit wesentlich gemildert und in großem Umfang das System der Mietberechtigungskarte eingeführt haben, das zwar wieder die verschiedensten Formen zeigt, in seiner Auswirkung aber dem bremischen Verfahren mehr oder weniger nahe kommt. Soweit hier bekannt, haben folgende größere Städte die Mietberechtigungskarte für alle Wohnungen eingeführt: Bielefeld, Chemnitz, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Halberstadt, Halle, Karlsruhe, Mannheim, Münster i. W., Oberhausen, Wiesbaden. Für bestimmte Wohnungsgruppen ist die Mietberechtigungskarte in folgenden Städten eingeführt worden: Altona, Aurich, Berlin, Bochum, Braunschweig, Burg bei Magdeburg, Frankfurt a. M., Hannover, Köln, München, München-Gladbach, Naumburg, Stendal, Wilhelmshaven-Rüstringen.

Zu einer so weitgehenden Aufgabe des Zuweisungsverfahrens wäre es sicherlich nicht gekommen, wenn diesem System nicht starke Mängel angehaftet hätten. Schon das sollte Grund genug sein, in Bremen nicht den umgekehrten Weg zu gehen. Hinzu kommt, daß eine derartige Systemänderung organisatorische und verwaltungstechnische Schwierigkeiten, die ohne wesentliche Personalvermehrung nicht zu bewältigen wären, und für den Wohnungsmarkt neue Unsicherheit und Beunruhigung mit sich bringen würde. Endlich darf auch nicht übersehen werden, daß eine neuerliche Verschärfung der Wohnungszwangswirtschaft das Endziel, auch diesen letzten Rest der durch Kriegs- und Inflationsnöte verursachten Zwangswirtschaft zu beseitigen, in weite Ferne rücken würde. Auf der anderen Seite soll und kann nicht bestritten werden, daß auch das bremische System seine Mängel hat, die im Laufe der Zeit immer deutlicher in Erscheinung getreten sind. Die wirtschaftlich schwachen und kinderreichen Familien, Kriegsinvaliden und Rentenempfänger, Familien, die — oft ohne eigene Schuld — obdachlos geworden oder zur Räumung verurteilt sind, bekommen nur in seltenen Fällen eine preiswerte Altwohnung. Diese Erscheinung führte mit zwingender Notwendigkeit zum Bau staatseigener Wohnungen, die ausschließlich den eben genannten Bevölkerungskreisen vorbehalten bleiben. Der Staat hat seit Beendigung der Inflation als Bauherr — selbstverständlich nicht in eigener Regie, sondern durch das bremische Baugewerbe — folgende Wohnungen selbst bauen lassen:

im Baujahr	1924	331	Wohnungen
" "	1925	99	"
" "	1926	412	"
" "	1927	278	"
" "	1928	353	"
" "	1929 (bereits fertig)	320	"
	(noch im Bau)	399	"
	zus.	2192	Wohnungen.

Mit dieser Zahl eigener Wohnungsbauten steht Bremen unter den deutschen Großstädten mit an führender Stelle. Berechtigt ist aber eine solche Bautätigkeit des Staates nur im Zusammenhang mit der für die Altwohnungen geltenden Regelung und zum Ausgleich für die diesem System anhaftenden Mängel. Daß es gelungen ist, mit Hilfe der staatsseitig gebauten Wohnungen den Mängeln des bremischen Systems nicht nur die Wage zu halten, sondern darüber hinaus gerade den wirtschaftlich schwächsten Kreisen weitgehendst zu helfen, wird nicht bestritten werden können. Es wird daher empfohlen, von einer Änderung des Verfahrens bei der Vermietung frei werdender Altwohnungen abzusehen, zum Ausgleich der mit der geltenden Regelung unzweifelhaft verbundenen Härten aber die staatliche Wohnungsbautätigkeit möglichst tatkräftig fortzusetzen.

Zu 2): Der Wohnungsausschuß beabsichtigt, im kommenden Baujahr besondere Wohnungen für kinderreiche Familien zu bauen und unter besonders günstigen Bedingungen zu vermieten.

Bremen, den 30. Januar 1930.

Die Deputation für Bauwesen und Stadterweiterung
(Wohnungsausschuß).

(gez.) **D. Allerheiligen.** (gez.) **A. Götze.**