

Inhaltsverzeichnis.

I. Beschluß der Bürgerschaft vom 8. April 1908	S. 363.
II. Mitteilung des Senats vom 10. April 1908:	
1. Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und dem Rangierbahnhof in Oslebshausen	" 363.
2. Nachbewilligung auf das Budget der Gewerbekammer	" 364.
3. Jahresberichte der Hafeninspektoren	" 365.

Beschluß der Bürgerschaft

vom 8. April 1908.

1. Vergrößerung der Schlammablagerungsplätze bei der Kläranlage im Blocklande.

Die Bürgerschaft genehmigt den mit der Mitteilung vom 31. März d. J. vorgelegten Kaufvertrag und bewilligt für den darin vereinbarten Ankauf den erforderlichen Betrag von 7950 M auf den Fonds für außerordentliche Verwendungen nach.

2. Beamtengehälter.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Petitionen der Bureaubeamten vom 21. März 1908 der Deputation wegen der Beamtengehälter zur Prüfung und Berichterstattung zu überweisen.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Schuldeputation mit einem Bericht darüber zu beauftragen, ob es sich empfiehlt, für bestimmte Lehrer seminarischer Bildung an den Gymnasien, an den Realschulen, am Technikum und am Seminar, die durch Unterricht in fremden Sprachen, Mathematik und anderen Fächern Lehrer akademischer Bildung zum Teil ersetzen, ruhegehaltsberechtigte Funktionszulagen einzuführen.

Mitteilung des Senats

vom 10. April 1908.

1. Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und dem Rangierbahnhof in Oslebshausen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Wegen Erwerbs der Landflächen, die für die beschlossene Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und dem neuen Rangierbahnhof in Oslebshausen und ferner für die neben der Bahn liegende Werftstraße erforderlich sind, sind mit der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ Verhandlungen geführt, nach denen die Aktien-Gesellschaft „Wefer“ die in dem beigelegten Plan grün angelegten und mit den Buchstaben c e f g h i d, l m n und p q r s bezeichneten Flächen an den Staat abtritt und die rot angelegten und mit den Buchstaben a b c, h k l und n p o bezeichneten Flächen erwirbt und zwar zu den ursprünglichen Preisen, wie sie beim Erwerb der Flächen von der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ gezahlt sind.

Die Größe der grünen Flächen ist 1475,5 qm mit einem Wert von 11 459 M, während die roten Flächen eine Größe von 505,0 qm und einen Wert von 1988 M besitzen. Es ergibt sich daher ein Unterschied zu Gunsten der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ im Betrage von 9471 M.

Die Deputation beantragt bei Senat und Bürgerschaft,
zum Austausch der bezeichneten Landflächen die erforderliche Genehmigung erteilen zu wollen.

Die erwachsenden Kosten würde die Deputation auf den bewilligten Fonds für die Verbindungsbahn in Höhe von 1383 500 M „Erweiterungsbauten für das Zollausschlußgebiet und den Holz- und Fabrikenhafen“ (Verhdlg. 1906 S. 1096 Nr. 1, S. 1161) verrechnen.

Bremen, den 9. April 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

i. S.:

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Abdick.**

2. Nachbewilligung auf das Budget der Gewerbekammer.

Dem Senate ist von der Gewerbekammer berichtet worden, daß sie mit den auf Spezialbudget Nr. 114 unter Position II 3) „Handwerkskammer“ bewilligten Mitteln nicht ausgekommen sei. Schon seit Jahren habe sie zur Bestreitung ihrer Ausgaben Überschüsse aus der Verwaltung des Gewerbehause (Vergl. Verhdlg. 1899, S. 844, 903) heranziehen müssen; dieser Fonds sei jetzt fast aufgebraucht. Aus dem Jahre 1907 sei noch eine Reihe von Ausgaben ungedeckt, nämlich Entschädigungen an die Beisitzer in den Prüfungskommissionen und -Ausschüssen, sowie an Beauftragte 259,50 M, für Meisterkurse 635,50 M, Beiträge, Reisekosten 237,88 M, Porto, Bücher, Inserate, Druckfachen usw. 216,80 M, im ganzen 1530,48 M. Wenn nun die aus der Position I „Schreiber“ verfügbaren 217,04 M verwandt werden dürften, verbliebe ein Fehlbetrag von 1313,44 M, um dessen Nachbewilligung ersucht werde.

Indem der Senat darauf hinweist, daß es sich bei der Position II 3) des Budgets wegen der besonderen Bedürfnisse der Handwerkskammer um einen Dispositionsfonds handelt, der der Gewerbekammer zur Verfügung gestellt ist, und in dieser Beziehung wegen etwaiger Erhöhung des Betrages auf den Bericht der Finanzdeputation vom 1. Februar d. J. (Verhdlg. S. 95) Bezug nimmt, erklärt er sich nach Lage der Sache mit der erbetenen Übertragbarkeit von 217,04 M und der beantragten Nachbewilligung von 1313,44 M einverstanden und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten. Zugleich gibt der Senat wegen der Kürze der Zeit anheim, von einer Befragung der Finanzdeputation abzusehen.

3. Jahresberichte der Hafeninspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerchaft die ihm von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1907 beifolgend zugehen.

Bericht.

Anlage.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen überreicht beifolgend die Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1907.

Bremen, den 9. April 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Addicks.**

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremen für das Jahr 1907.

Unteranlage 1.

Im Berichtsjahre sind von dem Unterzeichneten 1691 Revisionen auf 1386 Schiffen vorgenommen worden. Von diesen Schiffen wurden

1150 Schiffe einmal,
178 " zweimal,
58 " drei und mehrere Male

befucht.

Anlässlich von Unfällen wurden 43 Schiffe zu verschiedenen Malen besichtigt. Ferner wurden in 65 Fällen Lösch- und Ladeanstalten am Lande besichtigt.

Zur Kontrolle der im Stromrevier der großen und kleinen Weser liegenden Fahrzeuge wurden 13 Revisionsgänge ausgeführt.

Zur Klarstellung wird bemerkt, daß die Mehrzahl der in den stadtbremischen Häfen verkehrenden Seeschiffe in sogenannter regelmäßiger Fahrt beschäftigt ist, daß diese Schiffe also in fast regelmäßigen Zwischenräumen immer wiederkehren. So gibt es deren eine ganze Reihe, deren Rundreisen nicht länger als 10 bis 14 Tage dauern. In der Statistik werden aber solche Schiffe gezählt, so oft sie die stadtbremischen Häfen besuchen. Die meisten dieser Schiffe werden von dem Unterzeichneten, weil sie ihm genau bekannt sind, nicht bei ihrer jedesmaligen Anwesenheit, sondern nur in gewissen Zeitabständen revidiert.

Ferner erscheinen in den statistischen Veröffentlichungen aber auch diejenigen Schleppfähre und sonstige Schleppfahrzeuge, wie die des Norddeutschen Lloyd, der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, der Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser“ usw. als Seeschiffe gezählt, so oft sie von See kommend in unseren stadtbremischen Häfen einlaufen. Auch diese Fahrzeuge bedürfen keiner jedesmaligen Revision.

Erfahrungsmäßig ist es aber besonders wichtig, die in unseren Häfen nicht so häufig verkehrenden deutschen und die fremden Schiffe regelmäßig zu besuchen und zu besichtigen.

Wenn eine Anzahl von Schiffen zwei, drei und mehrere Male besichtigt wurde, so hat dies darin seine Ursache, daß entweder auf solchen Schiffen Unfälle stattgefunden haben, oder daß die Lösch- und Ladearbeiten an Bord für die dort tätigen Arbeiter eine häufigere Kontrolle benötigten.

Abstellungen von Betriebsmängeln wurden in 480 Fällen veranlaßt und zwar

1) an Schiffen in den Häfen	in 469 Fällen
2) " " im Stromrevier	" 2 "
3) " Lösch- und Ladeanstalten am Lande	" 9 "

zusammen... 480 Fälle

Zu 1) An Bord von Schiffen und Fahrzeugen in den Häfen wurden Abänderungen veranlaßt bei:

a. Lösch- und Ladegeräth	in 119 Fällen
b. Raumleitern	" 58 "
c. Steganlagen	" 46 "
d. Laufftegen	" — "
e. Luken und Lukendeckeln	" 112 "
f. Dampfwinden und Kränen	" 84 "
g. ungehörigem Einschlingen, Überfüllung	" 10 "
h. Beleuchtung	" 17 "
i. Stellagen und Stellings	" 5 "
k. Ausführung der Arbeit	" 10 "
l. Öfen und Schornsteinen	" 5 "
m. Arbeitsgerätschaften	" 1 Falle
n. bei Ausführung der Arbeit	" 2 Fällen

zusammen 469 Fälle.

Auch im letzten Jahre handelte es sich hauptsächlich um solche abzustellende Mängel, die bereits in früheren Jahresberichten erwähnt sind, wie zu stark abgenutzte Ketten, Windedrähte, Stropps verschiedener Art und dergleichen, gefährlich angelegte oder mit nicht sicherem Geländer versehene Stege, unvollständige oder nicht vorhandene Raumleitern, schlechte Lukendeckel, Fehlen von Handgriffen an denselben, von Handstropfen an den Scherstöcken, nicht genügende Befestigung der Scherstöcke in den Luken. Ferner waren es Mängel an Dampfwinden und Kränen, wie Fehlen von Sicherheitsvorrichtungen, Undichtigkeiten, ungenügende Ableitung des ausströmenden Dampfes, das Fehlen von Funkenfängern usw.

Betreffs der Steganlagen sei auch diesmal bemerkt, daß deutsche Schiffe nur vereinzelt in dieser Beziehung Mängel zeigten. Am schlimmsten ist es immer mit den Schiffszugängen solcher Schiffe bestellt, die südlandischen Nationalitäten angehören, deren Heimathäfen in Anbetracht ihrer örtlichen Verhältnisse ein Vorhandensein von Schiffszugängen, wie solche bei unseren Kajeanlagen erforderlich sind, nicht benötigen. Die Monita über Steganlagen, die im Berichtsjahr 46 Fälle betrug, haben sich gegen das Vorjahr um 24 Fälle vermindert.

In bezug auf die Beleuchtung ist zu erwähnen, daß dieselbe in 17 Fällen gegen 35 Fälle des Vorjahres zu beanstanden war. Bezugnehmend auf die Notiz im letzten Jahresbericht, daß die Erweiterung der bewährten Beleuchtungsanlage des (Getreide-) Schuppens X am Hafen I wünschenswert sei, die darin besteht, daß die an diesem Schuppen liegenden Schiffe vom Lande aus Kabel und Sonnenbrenner zur besseren Erhellung ihrer Schiffsräume erhalten können, soll hier mitgeteilt werden, daß sich die Erweiterung dieser Anlage im Berichtsjahre auf den Schuppen VI ausgedehnt hat. Auch hier sind gute Resultate damit erzielt worden. Auch kann erwähnt werden, daß der Beschluß, diese Anlage bei sämtlichen Schuppen der beiden Häfen des Zollauschlußgebiets einzurichten, von allen Interessenten, die am Hafenbetrieb beteiligt sind, mit großer Befriedigung aufgenommen worden ist. Es muß anerkannt werden, daß es sich hierbei um einen wesentlichen Fortschritt handelt.

Zu 2) An Bord von Schiffen im Stromrevier war ein Einschreiten des Unterzeichneten nur in zwei Fällen erforderlich und zwar wegen

Steganlagen	in 1 Falle
Beschaffenheit von Rutschbrettern	" 1 "

zusammen 2 Fälle.

Zu 3) Bei den Löff- und Ladeanstalten am Lande waren Mängel abzustellen bei

mangelhaftem Löff- und Ladegeschirr	in 3 Fällen
ungenügenden Stellagen	" 2 "
Laufstegen	" 3 "
gefährdendem Umsturz einer Holzstapelung	" 1 Falle
zusammen	9 Fälle

Bemerkenswertere Unterbrechungen der Arbeit oder Fälle, in denen die Arbeit hätte unterjagt werden müssen, sind im Berichtsjahr nicht vorgekommen.

Es ist noch zu erwähnen, daß der Hafeninspektor in drei Fällen der Polizeidirektion gutachtliche Äußerungen erstattet hat, auch hat er zwölfmal an ortspolizeilichen Untersuchungen teilgenommen.

Das Journal des Hafeninspektors wies 568 Nummern gegen 538 Nummern des Vorjahres auf; die Bureaustunden wurden in 43 Fällen, darunter 14 mal von Arbeitern, benutzt.

Verschiedene Anfragen der hiesigen Sektion der See-Berufsgenossenschaft, Unfälle betreffend, wurden unter Beifügung von Skizzen ebenfalls beantwortet.

Weiter ist zu berichten, daß der Unterzeichnete mit den Hafeninspektoren von Bremerhaven und Hamburg während des Berichtsjahres einen regelmäßigen Verkehr unterhalten hat. Auch mit dem Inspektor der hiesigen Sektion der Lagerei-Berufsgenossenschaft haben mündliche Besprechungen stattgefunden. Mit letzterem sind auch gemeinsame Besichtigungen in den hiesigen Stauereibetrieben ausgeführt worden.

Über die Unfälle des Berichtsjahres ist folgendes mitzuteilen:

Im Berichtsjahre ereigneten sich beim Löffchen und Laden in den stadtbremischen Häfen 84 Unfälle in den für den Hafeninspektor zuständigen 38 Arbeitsbetrieben.

Es fanden statt von diesen Unfällen

während der Tagesarbeit (6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends)	67 Unfälle
" " Nacharbeit (6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens)	17 "
zusammen	84 Unfälle

Von diesen Unfällen waren 79 leichter und 5 schwerer Natur.

Es kamen vor im

Hafen I	47 Unfälle
Hafen II	23 "
Holzhasen	7 "
Hohentorshafen	3 "
Stromrevier	4 "
zusammen	84 Unfälle

Unter den fünf schweren Unfällen befindet sich leider ein Fall, in dem der Verletzte den Tod erlitt. Es handelte sich hierbei um einen Arbeiter, der an Bord eines englischen Dampfers vom Schiffskommando als Schiffsreiniger angenommen worden war behufs Reinigung eines Kohlenseitenbunkers. Da niemand Zeuge des Unfalls gewesen ist, so mußte angenommen werden, daß der Verunglückte von einem Stringer abgeglitten und in den unteren Bunkerraum abgestürzt ist, wobei er tödliche Verletzungen erhalten hat.

Erfreulich ist, daß im Berichtsjahre sowohl die leichten wie die schweren Unfälle gegen das Vorjahr abgenommen haben, obgleich der Schiffsverkehr in den stadtbremischen Häfen eine erhebliche Mehrtonnage gegen das Vorjahr aufweist und auch die Anzahl der beschäftigten Arbeitskräfte größer geworden ist.

Dies ergibt die folgende Zusammenstellung:

	1907	1906
leichte Unfälle	79	84
schwere Unfälle	4	12
Todesfälle	1	2

Den Todesfall mitgerechnet, der mutmaßlich durch Abstürzen erfolgt ist, haben den Unfällen folgende Ursachen zugrunde gelegen:

Herabfallen und Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen . . .	19
Umschlagen und Umfallen von Lasten und Gegenständen	8
Ausrutschen, Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit	25
Arbeitsgerätschaften	11
Bewegen, Los- und Ausbrechen von Lasten	19
Verbrennen, Verbrühen	—
Eiserne Bänder, Eisen-, Holzsplitter	—
verschiedene Ursachen	2
zusammen . . .	84

Auf die Monate und Wochen verteilt ergeben die Unfälle folgende Zusammenstellung:

Auf die Monate:

Januar	10 (1)	Mai	7 (1)	September	7
Februar	9 (1)	Juni	10	Oktober	7
März	4	Juli	5	November	6
April	6 (1)	August	8 (1)	Dezember	5

Auf die Wochentage:

Sonntag	2	Donnerstag	13
Montag	18 (1)	Freitag	16
Dienstag	8 (1)	Sonnabend	19 (1)
Mittwoch	8 (2)		

Die in Klammern eingefügten Zahlen beziehen sich auf die schweren Unfälle.

Auf die verschiedenen Kategorien der Hafenarbeiter verteilen sich die Unfälle wie folgt:

Kategorie der Hafenarbeiter	Am Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends			Bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens			Zus- gesamt für 1907
	Unfälle			Unfälle			
	leicht	schwer	zusammen	leicht	schwer	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4 u. 7.
Ladungsarbeiter	50	3	53	11	—	11	64
Speichereiarbeiter	5	—	5	3	—	3	8
Holzarbeiter	1	—	1	1	1	2	3
Kajearbeiter	—	—	—	—	—	—	—
Schiffshandwerker	5	1	6	1	—	1	—
Seeleute	—	—	—	—	—	—	7
Flußschiffer	2	—	2	—	—	—	—

Verteilt man die vorgekommenen Unfälle auf die verschiedenen Altersstufen, so ergibt sich nachstehende Zusammenstellung:

Auf die Arbeiter

von 15 bis 19 Jahren kamen	2 Unfälle
" 20 " 29 " "	20 "
" 30 " 39 " "	35 " (2)
" 40 " 49 " "	19 " (3)
" 50 " 59 " "	8 "

zusammen . . . 84 Unfälle.

Die schweren Unfälle sind durch die eingeklammerten Zahlen angedeutet.

Auf die Ladungsarbeiter fallen auch in diesem Jahre wieder die meisten Unfälle, nämlich 64. Dies ist erklärlich, weil die Ladungsarbeiter diejenige Kategorie bilden, die in den Stauereibetrieben der Unternehmer und Reedereien an Bord der Schiffe tätig sind und weil die Arbeit an Bord mit erheblich mehr Unfallgefahr verbunden ist, als an anderen Arbeitsstätten.

Art der Verletzungen:

Es erlitten:	Ladungs- arbeiter	Speicher- arbeiter	Kohlen- arbeiter	Holz- arbeiter	Schiffs- handwerker	Seefente	Flußschiffer	zusammen
Augenverletzung	—	—	—	—	1	—	—	1
Kopfverletzung	7	—	—	—	—	—	—	7
Rumpferletzung	9	1	—	—	1	—	1	12
Rippenbruch und Quetschung	5	—	—	—	1	—	—	6
Hand- und Fingererletzung	21	3	—	—	2	—	—	26
Beinbruch	1	—	—	—	—	—	—	1
Beinverletzung	4	3	—	2	1	—	1	11
Fuß-, Zehenverletzung und -bruch	11	—	1	—	—	—	—	12
Innere Verletzung	—	—	—	1	1	—	—	2
Fingererfrieren	1	—	—	—	—	—	—	1
Bein-, Fuß-, Arm- und Handverrenkung	2	1	—	—	—	—	—	3
Bruch	2	—	—	—	—	—	—	2

Bei Durchsicht dieser Aufstellung fällt unter der Kategorie der Ladungsarbeiter sogleich die Zahl 21 auf, die alle anderen Zahlen dieser Reihe erheblich übersteigt. Es waren unter den 63 Unfällen, die auf die Ladungsarbeiter entfielen, 21 Fälle, in denen es sich um Hand- oder Fingererletzungen handelte. Eine Anzahl dieser 21 Unfälle wäre zu vermeiden gewesen, wenn die Arbeiter sich daran gewöhnen könnten, bei Ausführung ihrer Arbeiten weniger sorglos und achtsamer zu sein, auch mehr Rücksicht auf sich und ihre Mitarbeiter zu nehmen.

Unfälle, die auf die Benutzung von schlechten Materialien, auf den Gebrauch von abgenutztem Lösch- und Ladegeräth, von mangelhaften Steganlagen und Lauffstegen, von schlechter Beleuchtung oder dergleichen hätten zurückgeführt werden können, sind auch in diesem Jahre nicht vorgekommen.

Über die Arbeits- und Lohnverhältnisse in den stadtbremischen Häfen ist folgendes mitzuteilen.

Das Berichtsjahr 1907 hat in bezug auf Arbeitsgelegenheit nicht enttäuscht. Der außerordentliche Aufschwung unseres Hafenverkehrs im Jahre 1906 dauerte nicht allein an, sondern erfuhr noch eine erhebliche Zunahme. Die Angaben des Bremischen Statistischen Amtes, wie sie zur Veröffentlichung gelangten, lassen am besten erkennen, welche Fortentwicklung der See- und Flußverkehr der Stadt Bremen genommen hat.

Seeverkehr 1907	1 503 535	Reg.-Tons
" 1906	1 327 296	"
mehr...	176 239	Reg.-Tons
Flußverkehr 1907	1 867 494	Reg.-Tons
" 1906	1 651 049	"
mehr...	216 445	Reg.-Tons

Somit hat der Schiffsverkehr in den stadtbremischen Häfen eine Zunahme von 392 684 Reg.-Tons gegen das Vorjahr erfahren.

Diese Zahlen beweisen genügend, welche Arbeitsgelegenheit im Berichtsjahr vorhanden gewesen ist.

Wie üblich, wurde das zur Statistik nötige Material von den in Frage kommenden, in den stadtbremischen Häfen tätigen Firmen durch Fragebogen gesammelt und durch eigene Notizen und Umfragen ergänzt.

Demnach waren im Berichtsjahr in unseren Häfen an der Stadt 38 Arbeitsbetriebe gegen 40 im Vorjahre tätig, davon waren:

Stauereibetriebe	5
Speiditionsgeeschäfte	7
Holzhandlungen	12
Kohlenhandlungen	2
Baumaterialienhandlungen	7
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	2
Lagerhaus-Gesellschaft	1
Schiffsreinigungsgeeschäfte	2
zusammen	38

Ausgeschieden sind aus dem Hafenbetriebe 1 Stauereibetrieb und 1 Holzhandlung.

In diesen 38 Arbeitsbetrieben wurden im Berichtsjahre 1430 Arbeiter (d. h. Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt, gegen 1321 Arbeiter im Vorjahre.

Diese verteilen sich wie folgt auf:

Stauereibetriebe	306	Arbeiter
Speiditionsgeeschäfte	131	"
Holzhandlungen	345	"
Kohlenhandlungen	17	"
Baumaterialienhandlungen	88	"
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	163	"
Lagerhaus-Gesellschaft	302	"
Schiffsreinigungsgeeschäfte	28	"
selbständige Kolonnen	50	"
zusammen	1430	Arbeiter

Eine Zunahme von Arbeitskräften hat besonders bei den Stauereibetrieben und bei der Lagerhaus-Gesellschaft stattgefunden, während sie in den Betrieben der Baumaterialienhandlungen zurückgegangen sind. Unter der Rubrik „selbständige Kolonnen“ sind eine Anzahl Arbeiter gemeint, die sich in verschiedenen Stärken zusammen getan haben und selbständig Arbeit annehmen, indem sie kleinere Schiffe und Fahrzeuge löschen und laden.

Eine eigentlich stille Zeit gab es im Berichtsjahr nicht; als der Verkehr in den Häfen des Hollauschlußgebiets anfang, sich etwas flauer zu gestalten, setzte der Holzimport in den übrigen Häfen ein und gab in seiner aufsteigenden Fortentwicklung vielen Arbeitern genügende und lohnende Beschäftigung. Häufig genug war Mangel an Arbeitskräften vorhanden; es war oft nicht möglich, die Lücken genügend in der Weise auszufüllen, wie es für die Betriebe wünschenswert gewesen wäre.

Eine zeitweilige Störung erlitt ein Teil der Hafenarbeit am Hafen II durch zwei starke Feuersbrünste, die zwei der dortigen neuen großen Kaje-Schuppen je zur Hälfte vernichteten. Machte sich das Fehlen einer so großen gedeckten Schuppenfläche auch immerhin störend bemerkbar, so tat dies doch dem Schiffs- und Hafenverkehr in der Sommerzeit anscheinend keinen größeren Abbruch. Infolge der energischen Inangriffnahme des Wiederaufbaus der Schuppen war es möglich, ihre Wiederherstellung bis zum Beginn der neuen Baumwollsaison zu bewerkstelligen, so daß beide am 1. Oktober fast gleichzeitig wieder in Betrieb genommen werden konnten.

Ferner ist zu bemerken, daß der für die Stauereibetriebe und die Lagerhaus-Gesellschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarte, am 18. Oktober 1905 in Kraft getretene Lohnarif sowie auch der zwischen den Holzhandlungen und den verschiedenen Holzarbeiterverbänden vertragsmäßig geschlossene Tarif im Berichtsjahr ihre Gültigkeit behalten haben.

Über die Lohnverhältnisse ist folgendes zu berichten:

Als Arbeitstag gilt durchweg in allen Betrieben eine Arbeitszeit von 10 Stunden. Es wurden in unserem Hafenbetriebe die nach den Tarifen festgelegten Löhne bezahlt und ergeben solche folgende Zusammenstellung:

	Tagesverdienst	Altkorb
Stauereibetriebe.....	M 3,70 bis M 5,50	M 5,50 bis M 8,—
(Kohlen).....	— " " 5,50	7,— " " 19,—
Expeditionsgegeschäfte.....	" 4,— " " 5,50	" 6,— " " 7,50
Holzhandlungen.....	" 4,— " " 5,50	" 4,— " " 14,40
Baumaterialienhandlungen.....	" 3,50 " " 5,—	" 5,— " " 8,35
Schiffsreinigungsgeschäfte.....	" 4,— " " 5,—	" " " "

Sondervergütungen, wie sie im bestehenden Lohnntarif in bezug auf die Bearbeitung verschiedener Güter enthalten sind (M 0,50 und M 1,— für 10 Stunden Arbeitszeit) sind bei obiger Zusammenstellung nicht in Betracht gezogen worden, ebensowenig die Löhne der Vorarbeiter.

Dagegen sind die Löhne derjenigen Arbeiter mit eingerechnet worden, die in festem Arbeitsverhältnis und festem Wochenlohn in den Betrieben tätig waren.

Betreffs der Nachtarbeit ist zu berichten, daß sich diese in mäßigen Grenzen gehalten hat. Länger als bis 9 Uhr und höchstens 10 Uhr ist nur in ganz vereinzelt Fällen gearbeitet worden. Die Nachtarbeit wurde laut Tarif mit 60 % pro Stunde bezahlt. Zur Kontrolle der Überarbeit wurden des öfteren Revisionsgänge ausgeführt.

Betreffs der Sonntagsarbeit ist zu berichten, daß dieselbe gegen das Vorjahr etwas zugenommen hat. Nicht allein, daß an einer größeren Anzahl Sonntagen gearbeitet worden ist, auch die Zahl der Schiffe und Fahrzeuge ist gestiegen, bei denen der Güterverkehr die Benutzung der Sonntage erforderte. Besonders waren es diesmal Dampfer, welche Holzladungen angebracht hatten, auf denen sich die Sonntagsarbeit notwendig erwies.

So wurde im Berichtsjahre an 45 Sonntagen (gegen 35 des Vorjahres) auf 132 Schiffen und Fahrzeugen (davon 104 Dampfer) mit Lössen, Läden, Bunkern etc. gearbeitet. Durchschnittlich waren an jedem der 45 Sonntage 58 Arbeiter an Bord in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags tätig.

Endlich erübrigt noch zu erwähnen, daß im Berichtsjahr bemerkenswerte Arbeitsunterbrechungen oder Arbeitseinstellungen in dem stadtbremischen Hafenbetriebe nicht vorgekommen sind.

Bremen, den 13. März 1908.

Der Hafeninspektor.

(gez.) Segnitz.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremerhaven für das Jahr 1907.

Unteranlage 2.

Im Berichtsjahre wurden vom Hafeninspektor auf 1278 Schiffen 2236 Revisionen vorgenommen. In 392 Fällen wurden Betriebsmängel festgestellt.

Die zur Behebung der Mängel erlassenen Anordnungen bezogen sich auf:

a. Löss- und Ladegerüst.....	in 66 Fällen
b. Raumleitern.....	" 38 "
c. Steganlagen.....	" 62 "
d. Lauf- und Ladungsstege.....	" 5 "
e. Lufen und Lufendeckel.....	" 98 "
f. Dampfwinden usw.....	" 73 "
g. ungehöriges Einschlingen.....	" 1 Falle
h. Beleuchtung.....	" 10 Fällen

i. Stellagen und Stellings	in 1 Falle
k. Fallreepsleitern	" 11 Fällen
l. Dampffesselreinigung	" — "
m. Arbeitsweise	" 26 "
n. Verschiedenes	" 1 Falle.

Die Anzahl der getroffenen Anordnungen ist um 106 geringer als im Vorjahre. Die Abnahme ist ein Zeichen dafür, daß danach gestrebt wird, die Betriebsmittel und die bestehenden Einrichtungen in gutem und gebrauchsfähigem Zustande zu erhalten.

Die Gründe, welche zu dem Einschreiten des Hafeninspektors Anlaß gaben, sind im großen ganzen dieselben geblieben, wie sie in früheren Jahresberichten näher erläutert worden sind; insbesondere war folgendes zu beanstanden:

- a. stark abgenutzte Windedrähte, schlecht befestigte Blöcke und ferner Ketten, in welche Knoten geschlagen waren;
- b. fehlende oder verbogene Sprossen sowie mangelhafte Konstruktion der Raumleitern.

Hierbei ist zu bemerken, daß die im letzten Jahresbericht erwähnte Verletzung der Raumleitern gemäß den §§ 6 und 48 der Unfallverhütungsvorschriften der Lagerei-Berufsgenossenschaft im Berichtsjahre zu Ende geführt wurde;

- c. die bei weitem größte Zahl der 62 Anordnungen wurde wegen der schlechten Lage der Stege getroffen. In vielen Fällen waren die Stege an Stellen ausgelegt, an denen die Passanten durch ausströmenden Dampf oder durch die in nächster Nähe ausgeführten Ladungsarbeiten gefährdet wurden. Ein weiterer Übelstand lag darin, daß die Stege bei vorgeschrittener Entloshung großer Dampfer in so steile Lage gerieten, daß der Verkehr auf ihnen bei Regen- oder Frostwetter gefährlich war;
- d. ungenügende Unterstüßung;
- e. fehlende Absperrung offener Lufen, unbefestigte Scherstöcke und Stützbalken, schlechte Beschaffenheit sowie ungenügende Auflage für die Lufendeckel.

Der § 33 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft lautet:

„Lufendeckel müssen an den Lufjällen und Längsbalken eine genügende Auflage haben und sind zu erneuern, sobald ihre Kanten soweit abgenutzt sind, daß ein Hinabfallen in den Raum zu befürchten ist.“

Auf eine Anfrage des Hafeninspektors, welches Maß für die Auflage gemäß dieser Vorschrift von der See-Berufsgenossenschaft als genügend anerkannt wird, wurde die Antwort erteilt, daß die Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft angewiesen seien, alle Auflagen, welche das Mindestmaß von 44 mm nicht erreichten, als ungenügend zu beanstanden. Infolge dieser Auskunft ist vom Hafeninspektor in allen Fällen, in denen die Auflage weniger als 44 mm betrug, angeordnet worden, dieselbe dementsprechend zu verbreitern. In Frage kommen dabei nur einige ältere Schiffe; die dadurch notwendig gewordenen baulichen Veränderungen, welche zum Teil beträchtlich und zeitraubend sind, waren ohne Störung des Betriebes mit einem Male nicht durchzuführen. Jedoch ist zu erwarten, daß gegen Mitte des Jahres 1908 sämtliche Lufenauflagen auf die vorschriftsmäßige Breite gebracht sein werden;

- f. Undichtigkeiten an Stopfbüchsen, Flanschen und Dampfrohren, ungenügende Dampfableitung und schadhaft gewordene Schutzvorrichtungen.

Eine neue Schutzvorrichtung, welche in ähnlicher Form in Hamburg schon seit längerer Zeit im Gebrauch ist, wurde auf Anordnung des Hafeninspektors an den auf Kohlenprähmen vorhandenen Winden an-

gebracht. Es ist eine Leitvorrichtung für das Windentau, welche dasselbe zur Mitte des Windenkopfes führt. Der das Tau bedienende Arbeiter mußte bisher, um ein Ablaufen zu verhüten, dasselbe mit einer Hand solange leiten, bis es durch das daran hängende Gewicht straff wurde. Hierin lag für den Arbeiter eine gewisse Gefahr, da er mit seiner Kleidung leicht in das Getriebe geraten konnte. Die Leitvorrichtung macht ein Ablaufen des Tanes unmöglich und bietet mithin dem Arbeiter größere Bewegungsfreiheit und erhöhte Sicherheit gegen Unfälle;

- g. schlechtes Einschlingen von Fässern;
- h. ungenügende Beleuchtung der Arbeitsstellen;
- i. eine Stellage im Schiffsraum, welche von den Arbeitern selbst hergestellt und für das darauf zu ladende Gewicht zu schwach war;
- k. zerbrochene Stufen;
- m. unvorsichtiges Arbeiten verschiedener Kategorien Hafenarbeiter in dem nämlichen Raum, wodurch sie sich gegenseitig gefährdeten, sowie das Außerachtlassen der bestehenden Unfallverhütungsvorschriften;
- n. ein mit Eis befrorenes eisernes Deck, auf dem kein Sand gestreut war.

Auf den ausländischen Schiffen, welche im Berichtsjahre die hiesigen Häfen aufsuchten — zumeist englische Dampfer —, sind die Neueinrichtungen und baulichen Veränderungen, welche die mit dem 1. Januar 1905 in Kraft getretenen englischen Vorschriften zum Schutze der Hafenarbeiter erfordern, mit wenigen Ausnahmen durchgeführt. Die den Schiffen zur Erfüllung der Vorschriften gewährte Kahrenzeit ist mit dem 1. Januar 1908 abgelaufen.

Den Anordnungen des Hafeninspektors wurde in allen Fällen bereitwilligst stattgegeben. Ein Verbot der Arbeit wurde nicht erlassen; dagegen waren kürzere Unterbrechungen wegen vorzunehmender Änderungen nicht ganz zu vermeiden.

In den Sprechstunden wurde der Hafeninspektor von drei Arbeitern aufgesucht. Zwei davon brachten Beschwerden vor über an Bord von englischen Dampfern bestehende Mißstände. Eine dieser Beschwerden, den Zustand einer Dampfwinde betreffend, war berechtigt. Der Hafeninspektor gab die erforderlichen Anordnungen und nach kurzer Zeit konnte die Arbeit fortgesetzt werden. Ein Arbeiter holte sich Rat bezüglich seiner Ansprüche infolge eines Unfalles, bei welchem sein Sohn den Tod erlitten hatte. Gelegentlich der Revisionsgänge wurden dem Hafeninspektor von den Arbeitern öfters Wünsche mitgeteilt und kleinere Mängel angezeigt. Dieselben wurden an Ort und Stelle geprüft und darauf die erforderlichen Anordnungen erlassen.

Laut Ein- und Abgangs-Journal sind im Berichtsjahre 1114 Schreiben (im Vorjahre 1005) eingelaufen und abgesandt. Darunter waren die Untersuchungsakten von 134 Unfällen. Die Akten eines Unfalles ergaben, daß bei der Entlöschung eines Dampfers eine vor einiger Zeit erlassene Anordnung des Hafeninspektors betreffs Lufenanlegen nicht beachtet worden war. Infolgedessen hat der Hafeninspektor gegen den die Aufsicht führenden Vormann Strafantrag gestellt. Die eingeleitete Untersuchung ergab, daß der Vormann, welchem gleichzeitig mehrere Gänge unterstanden, den Arbeitern befohlen hatte, die Luken ordentlich anzulegen. Die Arbeiter, zu denen auch der Verletzte gehörte, haben jedoch diesen Befehl nicht ordnungsmäßig ausgeführt. Hierauf erfolgte ein freisprechendes Urteil. Gutachten in Unfallsachen wurden der Staatsanwaltschaft in einem Falle und der Orts-Polizeibehörde in drei Fällen gegeben.

Eine Teilnahme des Hafeninspektors an den ortspolizeilichen Untersuchungen von Unfällen hat im Berichtsjahre nicht stattgefunden. Der Hafeninspektor hat es sich dagegen angelegen sein lassen, in vielen Fällen Erhebungen an Ort und Stelle zu machen.

In wichtigen, die Hafeninspektion betreffenden Fragen ist der Hafeninspektor mit den Hafeninspektionen in Bremen und Hamburg in Verbindung getreten.

Die Zahl der Unfälle hat gegen das Vorjahr um 38 zugenommen und sich auf insgesamt 293 belaufen. Dieselben verteilen sich auf:

9 Stauereibetriebe und
7 Technische Betriebe.

Einige Unfälle hatten die Verletzung mehrerer Personen zur Folge, so daß die Anzahl der Personen, welche Verletzungen erlitten, 298 beträgt.

Von den Unfällen waren 276 leichter und 17 schwerer Natur, gegenüber 237 leichten und 18 schweren Unfällen im Vorjahre.

Die Ursachen der Unfälle ergibt folgende Zusammenstellung:

	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeit		Schiffs- handwerkerarbeit	
	leicht	schwer	leicht	schwer
1. Dampfwinden, Motore usw.....	4	—	2	—
2. Umfallen von Stellagen, Stapeln, Leitern, Gegenständen usw.	6	—	7	—
3. Bewegen, Umlanten, Verstauen von Lasten und Gütern	90	3	7	—
4. Pendeln oder Ausschleßen von Lasten.....	8	—	1	—
5. Herabfallen von Gegenständen.....	20	2	4	2
6. Fehlschlag mit oder Abgleiten von Werkzeugen	13	1	8	—
7. Fall in Laderäume durch Lufen, Öffnungen usw.	8	3	6	2
8. Fall von Leitern, Treppen usw.....	2	1	5	1
9. Fall von Stellagen.....	8	—	2	1
10. Fall und Sprung von Stapeln und Erhöhungen	6	—	3	—
11. Fall infolge Ausgleitens, Rutschens, Stoßes usw.	16	—	11	—
12. Eisen-, Rost-, Holzsplitter, Staub usw.....	—	—	9	—
13. Feuergefährliche, heiße, giftige Gegenstände, Gase usw.....	1	—	13	—
14. Hervorstehende Nägel, scharfe Ecken, Kanten	2	—	2	—
15. Verholen von Fahrzeugen	3	—	—	—
16. Ertrinken	—	1	—	—
17. Frostschäden	1	—	—	—
18. Verschiedene.....	4	—	4	—

Zu bemerken ist, daß keiner der Unfälle auf Verschulden anderer Personen oder auf schlechtes Material zurückzuführen ist. Während der Arbeiter in Fabriken und ähnlichen Betrieben immer unter fast gleichen Bedingungen arbeitet, findet der Hafenarbeiter bei großer Mannigfaltigkeit der zu bearbeitenden Güter fast auf jedem Schiff, ja in jedem Raum, voneinander abweichende Einrichtungen und Arbeitsbedingungen, mit denen er sich erst vertraut machen muß, ehe er die erforderliche Sicherheit gewinnt. Hinzu kommt die durch die schnelle Abfertigung der immer größer werdenden Schiffe bedingte Intensität der Arbeit, sowie das Zusammenarbeiten einer großen Zahl von Arbeitern der verschiedensten Kategorien auf beschränktem Raum. Nicht jeder kann sich ohne weiteres in einen derartigen Betrieb hineinfinden, und es bedarf nur einer geringen Unachtsamkeit oder eines unglücklichen Zufalls, um einen Unfall herbeizuführen.

Die Folgen der schweren Unfälle waren in sieben Fällen Knochenbrüche, in sechs Fällen schwere Kontusionen an Rumpf und Gliedmaßen. In vier Fällen hatten sie den Tod des Verunglückten zur Folge. Die Todesfälle betrafen:

- 1) einen Ladungsarbeiter, der beim Hinaufsteigen einer Raumleiter von einer herabfallenden Planke getroffen wurde und infolgedessen in den Laderaum hinabstürzte;
- 2) einen Kohlenarbeiter, der bei dem Unfall des D. „Kaiser Wilhelm II.“ aus dem Kohlenbunker des Dampfers nicht mehr herauskam und ertrank;

- 3) einen Maschinenbauer—Vormann—, der infolge eines Fehltritts von einer Stellage in den Maschinenraum hinabfiel, und
 4) einen Kesselschmied, der allein einen schweren Eisenteil mit der Achswinde eines Dampfers hinablassen wollte und dabei die Gewalt darüber verlor. Der Dreher der Winde entglitt seinen Händen und traf ihn an den Kopf. Durch diesen Schlag wurde er betäubt und fiel durch die Öffnung des Ventilators in den Heizraum hinab.

Die Folgen der leichten Unfälle bestanden in 198 Fällen aus Kontusionen und Quetschungen; in 53 Fällen erhielten die Verletzten Wunden — hiervon waren 17 Brandwunden. Fünf Personen erlitten leichte Knochenbrüche; sechzehn Verletzungen bestanden in Verstauchungen und Verrenkungen, und durch in das Auge geratene Fremdkörper wurden acht Augenverletzungen hervorgerufen.

In nachstehenden Tabellen ist eine Übersicht über die gesamten Unfälle enthalten. (Die in Klammern stehenden Zahlen sind schwere Unfälle.)

I.

Unfälle überhaupt:

Kategorie der Hafenarbeiter	Am Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends			Bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens			Ins- gesamt für 1907
	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4+7.
Ladungsarbeiter	94	5	99	64	3	67	166
Kohlenarbeiter	25	1	26	8	2	10	36
Kajearbeiter	2	—	2	—	—	—	2
Schmiede, Schlosser, Klempner usw.	37	4	41	13	—	13	54
Zimmerleute, Tischler usw.	8	—	8	1	—	1	9
Tafelr.	5	—	5	—	—	—	5
Maler	2	1	3	—	—	—	3
Kesselreiniger	12	1	13	3	—	3	16
Kostklopper	6	—	6	—	—	—	6
Rüper	—	—	—	1	—	1	1
	191	12	203	90	5	95	298

II.

Verteilung auf die Monate:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	Nachts	bei Tage	Nachts
Januar	31	11 (1)	9	8 (1)	3
Februar	27	7 (1)	8	11 (2)	1
März	28	10 (1)	3	9	6
April	30	14 (2)	12 (1)	3	1
Mai	23	10	11 (2)	2	—
Juni	6	3	2	1	—
Juli	25	12	4 (1)	8 (2)	1
August	18	12	1	4	1
September	27	10	6	11 (1)	—
Oktober	23	10	7 (1)	6	—
November	31	13 (1)	7	9	2
Dezember	29	15	7	4	3

III.

Verteilung auf die Wochentage:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	Nachts	bei Tage	Nachts
Sonntag	12	4	5	2	1
Montag	49	24	9	14 (2)	2
Dienstag	49	23 (1)	13	12 (1)	1
Mittwoch	45	16 (1)	10 (2)	15	4
Donnerstag	50	21 (3)	12 (1)	16 (3)	1
Freitag	53	18 (1)	20 (1)	7	8
Sonnabend	40	21	8 (1)	10	1

IV.

Dem Alter nach entfielen die Unfälle:

auf Arbeiter im Alter	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter	Schiffshandwerker
bis 20 Jahren	3	23
von 20 " 30 "	62	42
" 30 " 40 "	71	13
" 40 " 50 "	38	10
" 50 " 60 "	23	3
über 60 Jahre	7	3

Das Material für die Statistik der Arbeits- und Lohnverhältnisse in den Häfen von Bremerhaven wurde wie bisher durch halbjährlich verteilte Fragebogen gesammelt und durch eigene Beobachtungen ergänzt.

Die Anzahl der Betriebe, welche Hafenarbeiter und Schiffshandwerker auf den in den hiesigen Häfen liegenden Schiffen beschäftigten, betrug im Berichtsjahre 76.

Von den Betrieben waren:

Stauereibetriebe (inkl. Kohlen)	15
Kohlenhandlungen	17
Baugeschäfte, Baumaterialien- und Holzhandlungen	17
Getreidehandlungen und Speditionsfirmen	8
Technische Betriebe	19

Die Anzahl der in diesen Betrieben beschäftigten Hafenarbeiter ist gegen das Vorjahr um 368, die der Handwerker um 151 gestiegen; sie betrug:

im Stauereibetrieb (Waren)	1477
" " (Kohlen)	515
bei Kohlenhandlungen	20
" Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	45
" Getreidehandlungen und Speditoren	24
an als Hafenarbeiter mitzuzählende Personen der Schiffsbesatzungen	30
	2111

Die Anzahl der Schiffshandwerker betrug 1385

Die oben angegebenen Zahlen geben nicht die Anzahl der beschäftigt gewesen Personen, sondern die Arbeitskräfte an, welche nötig gewesen sind, um die geleistete Arbeit in 300 Arbeitstagen zu je 10 Stunden zu bewältigen. In diesen Zahlen ist die Nacht- und Sonntagsarbeit mit enthalten.

In dem technischen Betriebe des Norddeutschen Lloyd ist mit dem 1. Oktober 1907 eine neue Arbeitseinteilung erfolgt. Der Arbeitstag beginnt wie bisher um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens und dauert einschließlich einer 1 $\frac{1}{2}$ stündigen Mittagspause bis 5 $\frac{1}{2}$ Uhr abends. Die Arbeitszeit beträgt mithin nur 9 $\frac{1}{2}$ Stunden. Um den Ausfall an Arbeitslohn für die halbe Stunde, um welche der Arbeitstag verkürzt ist, auszugleichen, sind gleichzeitig die Stundenlöhne um 2 bis 4 Pfennig aufgebessert worden. Mit dem gleichen Tage haben auch die Arbeiter des größten Stauereibetriebes am Plage Lohnaufbesserungen von 20 bis 30 Pfennig pro Tag erhalten.

Im übrigen hat sich in den Lohnverhältnissen der Hafenarbeiter nichts verändert.

Die Tagesverdienste der in den verschiedenen Betrieben beschäftigten Hafenarbeiter sind aus folgender Zusammenstellung zu ersehen.

Der Tagesverdienst betrug:

	Tagelohn M	Stundenlohn M	Alford M
im Stauereibetrieb (Waren)	4,60—5,50	4,20—5,25	6,00—9,00 (nur Getreide)
„ „ „ (Kohlen)	—	—	6,00—12,00
bei Kohlenhandlungen	—	—	5,00—10,00
„ Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	—	4,00—4,50	4,50—8,00
„ Getreidehandlungen und Spedi- teuren	—	4,50—5,00	6,00—9,00
„ technischen Betrieben	3,50—5,50	3,50—5,50	—

Im Monat Juni 1907 traten die Kesselreiniger einer hiesigen Firma in den Streik, da ihre Forderung von Lohnerhöhung abgelehnt wurde. Nach Verlauf von etwa 10 Tagen, in welcher Zeit die dringendsten Arbeiten durch Arbeitswillige ausgeführt wurden, nahmen sie die Arbeit zu den alten Bedingungen wieder auf. Etwas später sind ihnen Zulagen gewährt worden.

Der während des Berichtsjahres geführte Seemannsstreik war auf den hiesigen Verkehr ohne nennenswerten Einfluß.

Die schon sehr beträchtliche Nacht- und Sonntagsarbeit des Vorjahres hat im Berichtsjahre noch weiter zugenommen. Der Grund hierfür lag in dem überaus lebhaften Passagier- und Güterverkehr, welcher eine flotte Abfertigung des vorhandenen Dampfermaterials erforderte und zeitweise so stark war, daß Mangel an Arbeitskräften eintrat.

(Zum Vergleich sind im folgenden Abschnitt die Zahlen des Vorjahres in Klammern hinzugefügt.)

Nach 6 Uhr abends waren auf insgesamt 1657 (1466) Schiffen Hafenarbeiter mit Ladungsarbeiten beschäftigt. Es wurden von durchschnittlich 258 (228) Mann 941 (790) Schiffe gelöscht und 716 (676) Schiffe beladen; darunter befanden sich 177 (70) Schiffe, welche Kohlen angebracht hatten. Außerdem wurden 216 (128) Schiffe von durchschnittlich 67 (64) Mann mit Bunkerkohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffshandwerker, welche nach 6 Uhr abends auf Schiffen beschäftigt waren, betrug im Durchschnitt 132 (118) Mann pro Nacht. Die Nachtarbeit verteilt sich auf 351 (335) Nächte; hiervon wurde in 341 (317) Nächten an mindestens einer Stelle während der ganzen Nacht gearbeitet. Zur Kontrolle der Nachtarbeit wurden häufige Revisionen ausgeführt.

Ferner wurden an 54 (52) Sonn- und Festtagen 67 (52) Schiffe beladen, 65 (59) Schiffe entlädt und 15 (26) Schiffe nahmen Bunkerkohlen ein. Schiffshandwerker waren fast an allen Sonntagen mit Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten beschäftigt.

Während des ganzen Jahres herrschte in den hiesigen Häfen ein äußerst lebhafter Verkehr, so daß die bestehenden Anlagen demselben zeitweise nicht genügten. Auch der am 16. Oktober 1907 dem Verkehr übergebene Kaiserhafen II entlastete die alten Anlagen nur wenig, da darin fast nur die zum Bau der Eisenbahn-Schuppen nötigen Materialien zur Entloshung kamen.

Bremerhaven, den 13. März 1908.

Der Hafeninspektor.

(gez.) Richter.