

Mitteilung des Senats

vom 22. April 1912.

Jahresberichte der Hafeninspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerschaft die von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Rechnungsjahr 1911 hierneben zugehen.

Jahresberichte der Hafeninspektoren.

Anlage.

Die Deputation beehrt sich, dem Senat und der Bürgerschaft die von den Hafeninspektoren für das Jahr 1911 eingereichten Jahresberichte vorzulegen.

Bremen, den 17. April 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Nebelthau.** (gez.) **Krug.** (gez.) **Widdich.**

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremen für das Jahr 1911.

Unteranlage 1.

Nachdem die Anstellung eines Hafeninspektors für die Stadt Bremen beschlossen worden war, erfolgte der Amtsantritt desselben zum 1. Juli 1900.

Im Verlaufe der zehn Jahre von 1901—1910 haben sich die stadtbremischen Häfen wesentlich vergrößert; der Seeschiffsverkehr und daran anschließend der Flußschiffverkehrsverkehr auf der Ober- und Unterweser haben eine erfreuliche Fortentwicklung genommen. Der Holz- und Fabrikenhafen ist beträchtlich verlängert worden; der Hohentorshafen hat eine wesentliche Erweiterung erfahren, und am 1. Oktober 1906 erfolgte die Inbetriebnahme des Hafens II. Endlich ist durch die Verordnung des Senats vom 9. Dezember 1910 die Zuständigkeit des Hafeninspektors auch auf den Industrie- und Handelshafen erstreckt worden.

Die Zunahme des Verkehrs in den stadtbremischen Häfen ist nach den Angaben des Statistischen Amtes aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr:	Seeverkehr:	Flußschiffsverkehr:
1901	933 298 Reg.-Tons	1 161 110 Reg.-Tons
1906	1 327 296 " "	1 651 049 " "
1911	1 994 122 " "	2 154 477 " "

Die Zahl der vom Hafeninspektor seit 1901 ausgeführten Revisionen und der dabei gefundenen Mängel hat betragen:

Berichtsjahr:	Schiffe:	Revisionen:	erhobene Mängel:
1901	1086	1262	297
1902	1258	1609	452
1903	1281	1622	516
1904	1273	1651	441
1905	1192	1559	420
1906	1207	1660	584
1907	1386	1691	480
1908	1483	1788	489
1909	1609	1896	479
1910	1623	1968	436
1911	1610	1973	455

Von den im Jahre 1911 auf 1610 Schiffen ausgeführten 1973 Revisionen wurden:

1322 Schiffe einmal,
227 " zweimal und
61 " drei und mehrere Male

Besichtigungen unterzogen.

Anlässlich von Unfällen wurden 36 Schiffe wiederholt besichtigt.

Eine Anzahl von Lösch- und Ladeanstalten am Lande, so am Holz- und Fabrikenhafen, Hohentorshafen, an der großen und kleinen Weser, wurden in 34 Fällen revidiert.

Das Stromrevier wurde 16 mal begangen.

Zu der angeführten Anzahl der Seeschiffe ist zu bemerken, daß diese niedriger ist als die vom Statistischen Amt angegebene Zahl. Der Unterschied rührt daher, daß eine nicht unerhebliche Zahl von Schiffen in regelmäßiger Fahrt Beschäftigung findet und infolgedessen diese Schiffe in bestimmten Zeitabständen immer wiederkehren. So gibt es Schiffe der Reedereien „Argo“ und „Neptun“, deren Rundreisen nicht länger als 9 bis 14 Tage dauern. In der Statistik aber werden diese Schiffe so oft gezählt, wie sie die hiesigen Häfen besuchen. Auch Schleppfähne und Leichter der großen Reedereien und Schleppschiffahrtsgesellschaften werden statistisch als Seeschiffe gezählt, so bald und so oft sie von See kommend hier eintreffen. Viele dieser Schiffe und die meisten der Rähne und Leichter werden, weil sie dem Unterzeichneten genau bekannt sind, nicht jedesmal revidiert. Dagegen werden die nichtbremischen und die fremden Schiffe vom Hafeninspektor stets besonders beachtet und genau besichtigt.

Abstellungen von Betriebsmängeln wurden veranlaßt:

1) auf Schiffen in den Häfen	in 446 Fällen
2) „ „ im Stromrevier	„ 4 „
3) bei Lösch- und Ladeanstalten am Lande	„ 5 „
zusammen	455 Fälle.

Zu 1. An Bord von Schiffen und Fahrzeugen in den Häfen betrafen die abgestellten Mängel:

a. Lösch- und Ladegeschirr	in 112 Fällen
b. Raumleitern	„ 47 „
c. Steganlagen	„ 66 „
d. Lufen und Lufendeckel	„ 69 „
e. Dampfwinden, Kräne	„ 71 „
f. ungehöriges Einschlingen (Überfüllung)	„ 27 „
g. Beleuchtung	„ 32 „
h. Stellagen und Stellings	„ 6 „
i. Ausführung der Arbeit	„ 5 „
k. Arbeitsgerätschaften	„ 3 „
l. Schiffsreeling	„ 1 Falle
m. Öfen und Schornsteine	„ 7 Fällen

zusammen 446 Fälle.

Der Unterzeichnete hat es sich in betreff des Lösch- und Ladegeschirrs angelegen sein lassen, insbesondere dasjenige an Bord von fremden Schiffen und von solchen deutschen Dampfern, die nicht in regelmäßiger Fahrt auf Bremen beschäftigt sind, zu revidieren.

Bei Raumleitern, Lufen und Lufendeckeln, Dampfwinden und Kränen handelte es sich hauptsächlich um unvollständige oder fehlende Leitern, schlechte Lufendeckel, fehlende Handgriffe und Stroppen an Scheerstöcken, fehlende Einfriedigungen bei offen stehenden unbenuzten Lufen, Dampfwinden, an denen Splinte oder Schutzbleche fehlten, oder Undichtigkeiten vorhanden waren und dergl.

Auch die Steganlagen bedurften im Berichtsjahr des öfteren einer Verbesserung; es mußte in 66 Fällen eingeschritten werden. Nur in den wenigsten Fällen handelte es sich dabei um deutsche Schiffe. Es ist zuzugeben, daß es für die Schiffe zeitweise schwierig ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse an Bord und auf der Kaje, wo zum Anlegen der Schiffszugänge nur wenig Platz gewährt wird, eine gute Verbindung herzustellen. Trotzdem können aber die Schiffe von der Verpflichtung nicht entbunden werden, dafür Sorge zu tragen, daß eine gute Landverbindung von ihnen geschaffen wird. Bedauerlicherweise ist es auch im Berichtsjahre bei großen Dampfern vorgekommen, daß sich an und für sich recht gute

Stege, wahrscheinlich infolge des fortwährend wechselnden Wasserstandes, so verschoben haben, daß die Stege durch rangierende Eisenbahnwagen dermaßen ramponiert wurden, daß sie nicht mehr zu gebrauchen waren. Besser sind die Verhältnisse am Hafen II, wo die Schiffe ihre Zugänge nach Art der Fallreepsleitern längsseit anbringen können, so daß eine Beschädigung ausgeschlossen erscheint.

Ungehöriges Einschlingen von Gütern und Überfüllung mußten in 27 Fällen moniert werden.

Betreffs der Beleuchtung der Schiffszugänge, Räume und Decks war eine Verbesserung derselben in 32 Fällen anzuordnen. Entweder fehlte die Beleuchtung ganz oder sie war mangelhaft; auch handelte es sich verschiedene Male um das Brennen von Petroleumlaternen.

Die Benützung der Anlage zur Abgabe von elektrischem Licht zur Erhellung der Schiffsräume bewährt sich nach wie vor ausgezeichnet. Die Anwendung dieser Beleuchtung hat auf Antrag des Unterzeichneten in der Weise eine Erweiterung erfahren, indem nun nach § 28 der neuen Hafenordnung auch diejenigen Schiffe mit Ladungen, deren Bearbeitung mit einer starken Staubeentwicklung verbunden ist, in den Laderäumen nur elektrisches Licht anwenden dürfen. Das ist für Arbeitnehmer und Arbeitgeber von wesentlichem Vorteil.

Die Ausführung der Arbeit bedingte ein Eingreifen des Unterzeichneten in 5 Fällen. Es handelte sich hierbei teils um gleichzeitiges Arbeiten aus Zwischen- deck und Unterraum, teils darum, daß die im Betriebe Beschäftigten durch Umfallen oder Abgleiten von Gütern gefährdet erschienen.

Bei Öfen und Schornsteinen handelte es sich um das Vorhandensein von Verstellklappen und Schotten, andere Male um das Fehlen von Funkenfängern.

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

Steganlagen	in 2 Fällen
Stellagen	" 1 Falle
Öfen und Schornsteine	" 1 "
zusammen 4 Fälle.	

Zu 3. Bei den Lösch- und Ladeanstalten auf dem Lande waren Mängel abzustellen bei:

Lösch- und Ladegeschirr	in 3 Fällen
Beleuchtung	" 1 Falle
Stellagen	" 1 "
zusammen 5 Fälle.	

Das Journal des Hafeninspektors wies im Berichtsjahr 634 Nummern auf gegen 557 Nummern des Vorjahres.

Die Sprechstunden wurden 59 mal benutzt, davon 12 mal von Arbeitern.

In Unfall- und sonstigen Angelegenheiten sind von dem Unterzeichneten 12 gutachtliche Äußerungen abgegeben worden, zweimal hat er an ortspolizeilichen Untersuchungen teilgenommen.

In einem Falle wurde der Hafeninspektor von einem Arbeitnehmer um seine Vermittlung angegangen. Es gelang, die Sache zugunsten des Arbeitnehmers zu erledigen.

Mit den Hafeninspektoren von Bremerhaven und Hamburg, sowie mit den hiesigen Inspektoren der See- und Lagerei-Berufsgenossenschaft ist Verkehr gepflegt worden. Mit den letzteren haben auch gemeinsame Besichtigungen an Bord und in den hiesigen Stauereibetrieben stattgefunden.

Unfälle:

Über die Unfälle im Berichtsjahre ist folgendes mitzuteilen:

Beim Lösch- und Laden in den stadtbremischen Häfen sind in den für den Hafeninspektor zuständigen 32 Arbeitsbetrieben 92 Unfälle vorgekommen, gegen 91 Unfälle des Vorjahres.

Es fanden statt von diesen Unfällen:

während der Tagesarbeit (6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends)	85 Unfälle
während der Nachtarbeit (6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens)	7 "
zusammen	92 Unfälle

Von den Unfällen waren 80 leichter, 12 schwerer Natur; im Vorjahre waren es 79 leichte und 12 schwere Unfälle.

Es kamen vor im:

Hafen I	52 Unfälle
Hafen II	23 "
Holz- und Fabrikenhafen	5 "
Hohentorshafen	4 "
Industrie- und Handelshafen	6 "
Stromrevier	2 "
zusammen	92 Unfälle

Während im Jahre 1910 zwei Unfälle vorgekommen sind, in denen die Verletzungen den Tod der davon Betroffenen nach sich zogen, ist im Berichtsjahr kein Todesfall zu verzeichnen gewesen.

Den Unfällen haben folgende Ursachen zugrunde gelegen:

Herabfallen, Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen	26 (6)*
Umschlagen, Umfallen von Lasten und Gegenständen	17 (4)
Ausrutschen, Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit	22 (1)
Lösch- und Ladegeräte (Zubb, Greifer etc.)	9
Arbeitsgerätschaften, Handwerkszeug	3
Bewegen von Lasten, Los- und Ausbrechen	10 (1)
Eiserne Bänder, Eisen- und Holzsplitter, Rost, Glascherben	2
Heben, Abslippen	1
Verschiedene Ursachen	2
zusammen	92 Unfälle.

Auf die Monate und Wochentage verteilt, geben die Unfälle folgende Zusammenstellung:

Auf die Monate:

Januar . . . 8 (1)	April . . . 11 (1)	Juli 5	Oktober . . . 8 (1)
Februar . . . 5	Mai 12 (2)	August . . . 10 (4)	November . . 9 (2)
März 7	Juni 2	September . . 5 (1)	Dezember . . 10

Im Vorjahre fielen die meisten Unfälle in die Monate April 13 (2), Januar 11 und Juli 11 (1), im Berichtsjahre in die Monate Mai und April.

Auf die Wochentage:

Sonntag	—	Donnerstag	14 (3)
Montag	20 (3)	Freitag	11 (3)
Dienstag	14	Sonnabend	20 (3)
Mittwoch	13		

Die schlimmsten Unfalltage im Vorjahre waren Dienstag 19 (3) und Donnerstag 17 (3), diesmal sind es Montag und Sonnabend.

*) Die eingeklammerten Ziffern 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			Insgesamt für 1911
	Unfälle			Unfälle			
	leicht	schwer	zusammen	leicht	schwer	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4. u. 7.
Ladungsarbeiter	57	10	67	5	—	5	72
Speichereiarbeiter	2	1	3	—	—	—	3
Getreidearbeiter	5	—	5	—	—	—	5
Kranführer	1	—	1	—	—	—	1
Kajearbeiter	—	—	—	1	—	1	1
Schiffshandwerker	2	—	2	—	—	—	2
Seeleute	—	—	—	—	—	—	—
Flußschiffer	5	—	5	—	—	—	5
Kohlenarbeiter	2	—	2	—	1	1	3

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

Auf die Arbeiter

von 15 bis 19 Jahren kamen	1 Unfall
" 20 " 29 " "	18 Unfälle
" 30 " 39 " "	46 "
" 40 " 49 " "	20 "
" 50 " 59 " "	7 "

Was die Art der Verletzungen anbetrifft, so sind im Berichtsjahre vorgekommen:

Es erlitten:	Ladungs- arbeiter	Speicherei- arbeiter	Getreide- arbeiter	Kohlen- arbeiter	Schiffshand- werker	Kajearbeiter	Kran- führer	Fluß- schiffer	zusammen 1911
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	2-9.
Gefichts- und Augenverletzung ..	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Kopfverletzung	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Gehirnerschütterung	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Rumpferverletzung	15	—	1	—	—	—	—	—	16
Rippenbruch und -quetschung ..	2	—	—	—	—	—	—	1	3
Hand- und Fingererletzung ...	11	1	4	—	—	—	—	1	17
Arm- und Beinbruch	3	1	—	1	—	—	—	—	5
Arm- und Beinverletzung	12	—	—	1	—	—	—	3	16
Fuß-, Zehenbruch und -verletzung	16	—	—	—	—	—	1	—	17
Innere Verletzungen	2	—	—	—	—	1	—	—	3
Bein-, Fuß-, Arm-, Hand- Verrenkungen	6	1	1	—	—	—	—	—	8

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung, die für die einzelnen Berichtsjahre die Anzahl der in den stadtbremischen Häfen beschäftigt gewesenen Arbeiter und die vorgekommenen Unfälle in sich schließt.

Berichts- jahr	Gesamt- zahl der Arbeiter	Unfälle	davon			bei Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends	bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens
			leicht	schwer	Tod		
1901	1150	62	44	15	3	47	15
1902	1208	77	55	21	1	61	16
1903	1327	77	60	15	2	65	12
1904	1250	72	62	10	—	64	8
1905	1358	87	78	7	2	70	17
1906	1321	98	84	12	2	85	13
1907	1430	84	79	4	1	67	17
1908	1149	102	90	9	3	92	10
1909	1160	76	61	15	—	70	6
1910	1217	91	79	10	2	87	4
1911	1332	92	80	12	—	85	7

Über die Arbeits- und Lohnverhältnisse der in den stadtbremischen Häfen beschäftigten Arbeiter ist folgendes zu berichten. Das Material wurde durch Fragebogen in der üblichen Weise gesammelt.

Es waren im Berichtsjahre in den stadtbremischen Hafenanlagen 32 Arbeitsbetriebe vorhanden gegen 34 Betriebe im Vorjahre; davon waren:

Stauereibetriebe	6
Holzhandlungen	10
Expeditionsgeeschäfte	7
Kohlenhandlungen	1
Baumaterialienhandlungen	3
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	2
Lagerhaus-Gesellschaft	1
Schiffsreinigungsgeeschäfte	2
zusammen	32

Ausgeschlossen sind aus dem Hafenbetriebe 1 Holzhandlung und 1 Baumaterialienhandlung.

In diesen Arbeitsbetrieben wurden während des Berichtsjahres insgesamt 1332 Arbeiter (das heißt Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt. In diesen Zahlen ist die Nacht- und die Sonntagsarbeit mit enthalten.

Die Zahl der Arbeiter verteilt sich wie folgt:

	1911	1910
Stauereibetriebe	249	250
Expeditionsgeeschäfte	128	113
Holzhandlungen	407	396
Kohlenhandlungen	10	10
Baumaterialienhandlungen	36	77
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	142	123
Lagerhaus-Gesellschaft	289	180
Schiffsreinigungsgeeschäfte	31	28
Selbständige Kolonnen	40	40
zusammen	1332	1217

Der wirtschaftliche Druck, der sich noch im vergangenen Jahre in ungünstiger Weise in bezug auf den See- und Flußschiffsverkehr bemerkbar machte, ließ im Berichtsjahre nach. Der Seeschiffsverkehr nahm einen erfreulichen Aufschwung und brachte unsern Hafenarbeitern mehr Arbeitsgelegenheit und besseren Verdienst als im Vorjahre. Namentlich im ersten und im letzten Vierteljahre machte sich eine starke Nachfrage nach Arbeitskräften geltend und mußte alles, was an Arbeitskräften zu erreichen war, zur Bewältigung des Güterverkehrs herangeholt werden.

Eine außerordentliche Zunahme erfuhr besonders der hiesige Getreideimport, der auch während des Sommers nicht nachließ. Das waren gute Aussichten für die hiesigen Schleppschiffahrtsgesellschaften, indem der Transport der hier angebrachten Getreidemengen die Inanspruchnahme einer großen Anzahl von Schlepp- und Leichterfahrzeugen bedingte. Im ersten Drittel des Jahres war daher eine erhebliche Verkehrszunahme zu verzeichnen. Dann aber trat für die Oberweser-Flußschiffahrt ein außergewöhnlich niedriger Wasserstand ein, verursacht durch die große Hitze und die langanhaltende Trockenheit. Die Schiffahrt auf der Oberweser wurde für mehrere Monate fast vollständig unterbrochen. Im Herbst kam noch hinzu die nachteilige Wirkung der im August und September in Kraft getretenen Notstandstarife für Futter- und Düngemittel. Infolge dieser Tarifmaßregeln ging dem Wasserweg ein recht großer Teil der Bergfrachten an die Eisenbahn verloren, zum Schaden unserer Schleppschiffahrtsgesellschaften.

Im Übrigen brachten die Ankünfte beträchtlicher Mengen Holz sowie ein stetig zunehmender Stückgüter-Verkehr genügende Arbeitsgelegenheit. Ende September bereits setzte der neue Baumwollimport ein; zahlreiche Zufuhren sorgten für gute Beschäftigung. Es dauerte nicht lange, und die Schuppen waren gefüllt und die Dampfer mußten warten, oft mehrere Tage, bevor mit ihrer Entloshung begonnen werden konnte. Für die Arbeitsgelegenheit war es günstig, daß bis zum Schluß des Jahres infolge der verhältnismäßig warmen Witterung die Weser und unsere stadtbremischen Hafenanlagen von Eis völlig verschont blieben.

Über die Lohnverhältnisse im stadtbremischen Hafenbetriebe ist folgendes zu berichten:

Der für die Stauereibetriebe und die Lagerhaus-Gesellschaft (Gelegenheitsarbeiter) zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarte, seit dem 1. Juli 1910 in Kraft befindliche Lohnstarif hatte auch für das Berichtsjahr Gültigkeit. Er dauert bis zum 30. Juni 1912 und gilt als auf ein Jahr verlängert, wenn eine vorherige Kündigung nicht eintritt. Auch in den andern Betrieben sind keine ernsteren Veränderungen eingetreten, so daß gesagt werden darf, daß die Tagesverdienste im Berichtsjahre sich gegen die des Vorjahres wenig oder gar nicht verändert haben.

Es sind folgende Löhne gezahlt worden, den Tag zu 10 Arbeitsstunden gerechnet:

	Tagesverdienst:	Alford:
Stauereibetriebe	M 4,80	M 5,— bis M 9,—
„ (Kohlen)	—	„ 7,50 „ „ 12,50
Expeditions-geschäfte	„ 4,80	„ 4,80 „ „ 6,50
Holzhandlungen	„ 4,30 bis M 4,80	„ 5,50 „ „ 10,—
Baumaterialienhandlungen	„ 4,— „ „ 5,—	„ 5,— „ „ 8,—
Schiffsreinigungsgeschäfte	„ 4,50 „ „ 5,—	„ — „ „ —

In dieser Zusammenstellung sind sämtliche Sonderzuschläge, wie sie laut Tarif für die verschiedenen Güter festgelegt sind, nicht mit eingerechnet, ebenso wenig enthält diese Tabelle die Lohnsätze der Vorarbeiter.

Der Aufschwung des Verkehrs, die Zunahme der Gütermengen, die zu bewältigen waren, brachten es mit sich, daß die Nachtarbeit in den stadtbremischen Hafenbetrieben ebenfalls eine Vermehrung erfuhr. Mit Ausnahme des Sommerquartals ist in der übrigen Zeit in vielen Nächten auf Schiffen und Fahrzeugen gearbeitet worden, wenn auch meistens nur in der Zeit von 6 bis 9 Uhr abends. Bei denjenigen Gesellschaften, die von Bremen-Stadt regelmäßige Fahrten unterhalten, verlangten die reichlichen Frachtangebote die Zuhilfenahme der Nachtzeit, um die festgesetzten Expeditionen einhalten zu können, während die in wilder Fahrt beschäftigten Schiffe mit Hilfe der Nachtarbeit ein unnützes Überliegen bis zur nächsten Tide zu vermeiden suchten.

Die Vergütung für geleistete Nachtarbeit beträgt per Stunde 70 $\mathfrak{H}$, und 75 $\mathfrak{H}$ wenn länger als bis 9 Uhr abends gearbeitet wird.

Zur Kontrolle der Nachtarbeit und der Beleuchtung wurden des öftern Revisionsgänge ausgeführt.

An 24 Sonn- und Feiertagen, gegen 39 des Vorjahres, wurde auf 57 Schiffen, gegen 74 des Vorjahres, gearbeitet. Durchschnittlich wurden an jedem der 24 Sonntage 67 Arbeiter mit Lössen und Laden, Umstauen oder Bunkern beschäftigt, gegen durchschnittlich 75 Arbeiter im Vorjahre.

Ebenso waren an 11 Sonntagen auf 13 Dampfern durchschnittlich 8 Schiffshandwerker mit Kesselreinigen, Malen, Reparaturen und dergl. beschäftigt.

Ferner wurden an 22 Sonntagen, meist von Holzhandlungen, durchschnittlich 22 Arbeiter beschäftigt mit Vorbereitungsarbeiten (Platz schaffen in Schuppen und auf der Kaje) für neu zu erwartende Ladung.

Bemerkenswerte Arbeitsunterbrechungen oder Arbeitseinstellungen sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Schließlich soll noch erwähnt werden, daß vom Bremer Mäßigkeitsverein im Monat Mai v. Js. am Hafentopf des Hafens I eine Milchküche errichtet worden ist. Der zeitweise recht erhebliche Milchkonsum spricht dafür, daß diese Wohlfahrts-Einrichtung bei sehr vielen am Hafen Verkehrenden eine sympathische Aufnahme gefunden hat.

Bremen, den 5. März 1912.

Der Hafeninspektor.
(gez.) **Segnitz.**

Unteranlage 2.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremerhaven für das Jahr 1911.

Im Berichtsjahre wurden vom Hafeninspektor auf 1063 Schiffen 2071 Revisionen vorgenommen. In 236 Fällen wurden Betriebsmängel festgestellt.

Die zur Behebung der Mängel erlassenen Anordnungen bezogen sich auf:

a. Löss- und Ladegeschirr	in 23 Fällen
b. Raumleitern	" 8 "
c. Steganlagen	" 31 "
d. Lauf- und Ladungsstege	" 4 "
e. Lufen und Lufendeckel	" 49 "
f. Dampfwinden usw.	" 91 "
g. ungehöriges Einschlingen	" 1 Falle
h. Beleuchtung	" 3 Fällen
i. Stellagen und Stellings	" — Falle
k. Fallreepsleitern	" 8 Fällen
l. Dampfkesselreinigung	" 1 Falle
m. Arbeitsweise	" 10 Fällen
n. Verschiedenes	" 7 "

Die Anzahl der getroffenen Anordnungen bleibt gegenüber dem Vorjahre um sieben zurück.

Die Gründe, welche zu dem Einschreiten des Hafeninspektors Anlaß gaben, sind im großen und ganzen dieselben geblieben, wie sie schon früher näher erklärt worden sind; insbesondere waren zu beanstanden:

- zu a. stark abgenutzte Windedrähte, unrichtig angebrachte Leitblöcke sowie Ketten, in welche Knoten geschlagen waren;
- " b. fehlende oder verbogene Stufen, ungehörige Anbringung von und durch Durchgangsladung verstaute Raumleitern;
- " c. schlechte und steile Lage von Stegen sowie fehlendes Geländer an solchen;
- " d. ungenügende Unterstützung;
- " e. schadhafte und schlechtpassende Lufendeckel, fehlende Handgriffe an denselben, unbefestigte Scheerstöcke und nicht umfriedigte offene Lufen, deren Sülle niedriger als 80 cm waren;

- zu f. Undichtigkeiten an Dampfrohren, Flanschen, Ventilen und Stopfbüchsen der Dampfwinden, schlechte Beschaffenheit derselben, mangelhafte Ableitung des Rückdampfes sowie fehlende und ungenügende Schutzvorrichtungen an Zahnrädern und Kurbeln;
- „ g. Einschlingen schlecht zugebundener Säcke, so daß dieselben aufgingen und ausliefen;
- „ k. zerbrochene Stufen;
- „ l. ungesichertes Zwischenventil auf einem englischen Dampfer, dessen einer Kessel gereinigt wurde, während der andere unter Dampf war;
- „ m. Nichtbeachtung von Unfallverhütungsvorschriften und in früheren Fällen getroffener Anordnungen;
- „ n. ungenügende Schutzreeling auf dem abgerundeten Teil der Back eines Dampfers, zu niedriger Dampfdruck sowie Glätte an Deck, verursacht durch Eis oder bei nassem Wetter verstreute Ladung (Kleie, Weinsaat).

Den Anordnungen des Hafeninspektors wurde in allen Fällen bereitwilligst nachgekommen.

Die Sprechstunden wurden von Hafenarbeitern nicht benutzt; auf kleinere Mängel wurde der Hafeninspektor gelegentlich der Revisionsgänge aufmerksam gemacht.

Laut Ein- und Abgangsjournal fanden im Berichtsjahre 791 Schreiben (gegen 766 im Vorjahre) ihre Erledigung; darunter waren die Akten von 86 Unfalluntersuchungen, von denen der Hafeninspektor Kenntnis genommen hat. Den Untersuchungen beigewohnt hat der Hafeninspektor nicht, in vielen Fällen jedoch die Unfallstellen in Augenschein genommen und die Verletzten sowie die Zeugen befragt. Gutachten in Unfallfällen wurden der Ortspolizeibehörde in drei Fällen erteilt.

In wichtigen, die Handhabung des Dienstes angehenden Fragen hat ein reger Verkehr mit den Hafeninspektoren in Bremen und Hamburg stattgefunden.

Die Anzahl der Unfälle betrug im Berichtsjahre 217 — fünfzehn mehr als im Vorjahre — diejenige der verletzten Personen 220 gegenüber 203 im Jahre 1910.

Von den Unfällen waren 204 leichter und 13 schwerer Natur; im Vorjahre betrugen die entsprechenden Zahlen 194 und 8.

Die Unfälle verteilen sich auf

- 8 Stauereibetriebe, 1 Kohlenhandlung, 2 Expeditionsfirmen,
1 Holzhandlung und 1 technischen Betrieb.

Folgende Zusammenstellung ergibt als Ursache der Unfälle:

		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffs- handwerker	
		leicht	schwer	leicht	schwer
1	Dampfwinden, Motore usw.	—	—	2	—
2	Bruch von Hebezeugen und ihren Befestigungen.	2	—	—	—
3	Umfallen von Stapeln usw.	3	1	—	—
4	Fehlschlag oder Abgleiten von Handhaken, Hämmern und anderen Werkzeugen.	8	—	7	—
5	Umfallen von Gegenständen.	2	1	—	—
6	Herabfallen von Gegenständen.	13	1	3	—
7	Bewegen, Umlanten, Verstauen von Gütern und Lasten	78	3	8	—
8	Bündeln oder Ausschleusen von Lasten.	7	1	1	—
9	Überheben, Bergreifen, Vertreten.	1	—	2	—
10	Lufen an- oder ablegen.	7	—	—	—
11	Fall in Laderäume, Öffnungen oder Vertiefungen.	6	1	1	1
12	„ von Stegen, Stellagen usw.	—	2	—	—
13	„ von Treppen, Leitern usw.	2	1	3	—
14	„ oder Sprung von Stapeln oder Erhöhungen.	1	—	1	—

		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffs- handwerker	
		leicht	schwer	leicht	schwer
15	Fall infolge Ausgleitens, Stolperns, Stoßes usw.	9	—	9	—
16	" über Bord	—	—	1	—
17	Abpringen von Koft, Farbe und Eisenpänen; Holz- splitter, Staub usw.	—	—	10	—
18	Feuergefährliche oder heiße Gegenstände, giftige Gase usw.	—	—	4	—
19	Scharfe Kanten, hervorstehende Nägel usw.	5	—	3	—
20	Plötzliches, unvorhergesehenes Schließen von Türen, Klappen, Fenstern usw.	—	—	6	—
21	Besondere Ursachen	1	1	1	—

Eine Schuld dritter Personen, schlechtes Material oder Mängel in den Betriebsanlagen waren in keinem Falle die Ursache eines Unfalls.

Zwei der schweren Unfälle hatten leider den Tod der Verletzten zur Folge; die Fälle betrafen:

- 1) einen Aufklärer (Kostklopfer); derselbe war beim Aufklaren im Orlopdeck eines Dampfers beschäftigt, wurde von einem Sack voll Unrat, welcher beim Aufholen stark pendelte, getroffen und fiel in eine offene Luke, neben der er stand. Trotzdem er scheinbar ohne schwere Verletzungen davon gekommen war, ist er am nächsten Tage gestorben;
- 2) einen Ladungsarbeiter, welcher beim Löschen von Baumwolle von einem umfallenden Baumwollballen so unglücklich am Leib getroffen wurde, daß auch er nach einigen Tagen den erlittenen innerlichen Verletzungen (Bauchfellentzündung) erlag.

Die weiteren Verletzungen bestanden zum größten Teil — in 114 Fällen — aus leichten Kontusionen und Quetschungen an Gliedmaßen; am Rumpf und Kopf kamen solche Schäden 29 mal vor. 36 Personen erhielten Wunden — davon waren 4 Brandwunden —; schwere Knochenbrüche kamen 8 mal, leichtere 4 mal, innerliche Verletzungen 5 mal, Verstauchungen und Verrenkungen 11 mal, Leistenbrüche 3 mal, Augenverletzungen 7 mal und Blutvergiftung 1 mal vor.

In folgenden Tabellen ist eine Übersicht über die gesamten Unfälle enthalten:

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			Zus- gesamt für 1911
	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4 + 7.
Ladungsarbeiter	100	5	105	22	2	24	129
Kohlenarbeiter	17	3	20	—	1	1	21
Kajearbeiter	4	1	5	2	—	2	7
Klempner, Schlosser, Schmiede usw.	36	—	36	—	—	—	36
Tischler, Zimmerleute usw.	3	—	3	—	—	—	3
Takler	3	—	3	—	—	—	3
Maler	2	—	2	—	—	—	2
Kesselreiniger	9	—	9	1	—	1	10
Kostklopfer	6	1	7	2	—	2	9
	180	10	190	27	3	30	220

II.

Verteilung auf die Monate:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Januar	11	6	1	4	—
Februar	23	12 (1 *)	1	10	—
März	17	8 (1)	—	9	—
April	16	7	2	7	—
Mai	9	5	2	1	1
Juni	8	2	3 (1)	3	—
Juli	19	15	2	2 (1)	—
August	21	17 (1)	3 (1)	1	—
September	22	8	3	10	1
Oktober	27	15	2	10	—
November	21	14	3 (1)	3	1
Dezember	26	21 (6)	5	—	—

III.

Verteilung auf die Wochentage:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Sonntag	5	1	4 (1)	—	—
Montag	30	18 (1)	2 (1)	9	1
Dienstag	41	21 (1)	3	15	2
Mittwoch	40	23	6	11	—
Donnerstag	43	31 (1)	3 (1)	9 (1)	—
Freitag	33	20 (3)	5	8	—
Sonnabend	28	16 (3)	4	8	—

IV.

Dem Alter nach entfielen die Unfälle auf Arbeiter:

im Alter	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter	Schiffs- handwerker
bis 20 Jahre	3	11
von 20 " 30 Jahren	27	20
" 30 " 40 "	56	13
" 40 " 50 "	42	10
" 50 " 60 "	22	6
über 60 Jahre	7	3

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

Im Berichtsjahre hat der Hafeninspektor den Versuch gemacht, die Zahlen über die Arbeitsverhältnisse bei einigen Firmen in folgender veränderter Weise zu erhalten: in kleinen Formularen werden vom Vorarbeiter oder von dem Angestellten

*) Die eingeklammerten Zahlen sind schwere Unfälle.

der Firma, dem die Beaufsichtigung der Arbeit untersteht, täglich und für jedes Schiff die Anzahl der beschäftigten Arbeiter und die Arbeitszeit eingetragen. Dieser Zettel wird, wenn das Schiff fertig ist, dem Hafeninspektor zugestellt, welcher aus allen von einer Firma eingereichtenzetteln durch Addition die in ihrem Betriebe während des ganzen Jahres geleistete Arbeitszeit so genau wie möglich erhält. Der Versuch kann als gelungen bezeichnet werden und soll nach und nach in allen in Frage kommenden Betrieben eingeführt werden.

Das Ergebnis dieser Methode ist bei einzelnen Kategorien von Hafenarbeitern von den bisherigen in den Jahresberichten gegebenen Zahlen verschieden; z. B. wurden bisher im Stauereibetrieb (Kohlen), welche Arbeit ausschließlich in Afford ausgeführt wird, die Anzahl der beschäftigten Personen angegeben, da über die Arbeitszeit dieser Arbeiter kein Buch geführt wurde. Im Berichtsjahre konnte durch die oben angegebene Art der Ermittlung festgestellt werden, daß die in Wirklichkeit bei dieser Arbeit beschäftigt gewesen etwa 350 Personen im ganzen 58 306 Arbeitstage à 10 Stunden gearbeitet haben, woraus sich bei der Berechnung der Arbeitskräfte zu 300 Tagen à 10 Stunden die im Bericht angeführte Zahl von 195 ergibt. Eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit gegen das Vorjahr hat nicht stattgefunden.

Die Anzahl der Betriebe, welche Hafenarbeiter und Schiffshandwerker auf den in den hiesigen Häfen liegenden Schiffen beschäftigten, betrug 60, elf weniger als im Vorjahre. Die Minderzahl bezieht sich auf kleinere Betriebe; nämlich Bauunternehmer, welche ihren Bedarf an Baumaterialien gelegentlich auf dem Wasserwege beziehen; Kohlenhändler, welche ihre Kohlen nicht mehr mit Schiffen, sondern per Eisenbahn oder auch durch Vermittlung einer größeren Firma erhalten, und zwei kleinere Handwerksmeister, welche im Berichtsjahre keine Schiffsarbeiten ausgeführt haben.

Von den Betrieben waren:

	1911	1910
Stauereibetriebe (inkl. Kohlen).....	16	17
Kohlenhandlungen.....	13	19
Baugeschäfte, Baumaterialien- und Holzhandlungen	9	12
Getreidehandlungen und Expeditionsfirmen.....	8	7
Technische Betriebe.....	14	16

Die Anzahl der in diesen Betrieben beschäftigt gewesen Hafenarbeiter betrug:

	1911	1910
im Stauereibetrieb (Waren).....	1056	998
im Stauereibetrieb (Kohlen).....	195	325
bei Kohlenhandlungen.....	20	26
bei Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	37	36
bei Getreidehandlungen und Expeditionsfirmen.....	31	17
als Hafenarbeiter mitzuzählende Personen der Schiffs- besatzungen.....	25	25
	1364	1427

Die Anzahl der Schiffshandwerker betrug..... 1266 1494

Diese Zahlen geben nicht die Anzahl der wirklich beschäftigt gewesen Personen, sondern die Arbeitskräfte an, welche nötig gewesen sind, um dieselbe Arbeitsleistung in 300 Arbeitstagen à 10 Stunden zu verrichten. In den Zahlen ist die Nacht- und Sonntagsarbeit mit enthalten.

Die Lohnverhältnisse der Hafenarbeiter haben sich im Berichtsjahre insofern geändert, als für die dem Transportarbeiterverband angehörenden Stauereiarbeiter die schon im Jahresbericht für 1910 erwähnte Aufbesserung des Tagelohnes um 20 S für den zehnstündigen Arbeitstag laut Tarif am 1. Januar 1911 eintrat.

Auch die anderen nach Stundenlöhnen beschäftigten Ladungsarbeiter haben im Oktober 1911 eine allgemeine Aufbesserung um 2 bis 3 $\mathcal{M}$ für die Stunde erhalten.

Der durchschnittliche Tagesverdienst betrug:

	Tagelohn $\mathcal{M}$	Stundenlohn $\mathcal{M}$	Afford $\mathcal{M}$
im Stauereibetrieb (Waren).....	5,00—5,75	4,40—5,50	7,00—10,00 (nur Getreide)
im Stauereibetrieb (Kohlen).....	—	—	8,00—12,00
bei Kohlenhandlungen.....	—	—	5,00—9,00
bei Baugeschäften, Holz- und Baumaterialien- handlungen	—	4,50—5,00	5,00—8,00
bei Getreidehandlungen und Speditionsfirmen	—	4,50—5,00	7,00—10,00
bei technischen Betrieben.....	3,80—5,90	3,80—5,90	—

Im Oktober des Berichtsjahres traten die Arbeiter einer Speditionsfirma, die auch Kajearbeiter beschäftigt, wegen Lohnforderungen in den Streik; derselbe endete nach drei Tagen mit einem Erfolg für die Arbeiter.

Die Nachtarbeit hat im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre zugenommen. Nach 6 Uhr abends wurden auf insgesamt 1269 (1029) Schiffen Hafenarbeiter mit Ladungsarbeiten beschäftigt. Es wurden von durchschnittlich 156 (135) Mann 698 (470) Schiffe gelöscht und 571 (559) Schiffe beladen; aus 41 (38) Schiffen wurden Kohlen gelöscht und 49 (42) Schiffe wurden von durchschnittlich 68 (57) Mann mit Bunkerkohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffshandwerker, welche nach 6 Uhr abends auf Schiffen beschäftigt waren, betrug im Durchschnitt 46 (107) Mann für die Nacht. Die Nachtarbeit verteilt sich auf 25 (30) Nächte, in denen nur in der Zeit vor Mitternacht, und auf 311 (298) Nächte, in denen mindestens an einer Stelle die ganze Nacht hindurch gearbeitet wurde. Zur Kontrolle der Nachtarbeit wurden gelegentliche Revisionen ausgeführt.

Ferner wurden an 44 (36) Sonn- und Festtagen 40 (39) Schiffe beladen und 57 (29) Schiffe gelöscht. Schiffshandwerker wurden nur in dringenden Fällen an Sonntagen an Bord beschäftigt.

(Die eingeklammerten Zahlen sind die entsprechenden Zahlen des Vorjahres.)

Da am 15. Januar 1912 zehn Jahre seit der Anstellung des Hafeninspektors in Bremerhaven verfloßen sind, so liegt es nahe, im Anschluß an den Jahresbericht für 1911 einen kurzen Überblick über die Wirksamkeit des Hafeninspektors während dieser zehn Jahre zu geben.

Das Arbeitsgebiet des Hafeninspektors hat sich im Laufe dieser Zeit durch die Herstellung und Inbetriebnahme der Kaiserhafenbecken II und III nicht unbeträchtlich vergrößert. Geringer hat der Verkehr in einzelnen Teilen der älteren Hafenanlagen, z. B. in dem Neuen Hafen bedeutend nachgelassen. Die Gründe hierfür waren neben der Inbetriebnahme der neuen Anlagen mit ihren modernen Einrichtungen die in den Jahren 1907/08 plötzlich hereinbrechende Krise im Schiffahrtsgewerbe; unter diesem Rückschlag hatte Bremerhaven besonders stark zu leiden, so daß die daraus entstandenen Schäden auch jetzt noch nicht ganz ausgeglichen sind. Hinzukam dann noch der in der Zwischenzeit erfolgte Ausbau der stadtbremischen Hafenanlagen und die den modernen Schiffstypen nicht mehr genügenden Einfahrten des Neuen Hafens, welche nur solchen Dampfern die Durchfahrt gestatteten, die auch bequem nach Bremen-Stadt gelangen konnten.

Der Seeverkehr in den hiesigen Häfen stieg einkommend
 von 1 443 790 Reg.-T. in 1902
 auf 2 092 429 " " 1907
 und betrug 1 928 845 " " 1911

Die Durchschnittsgröße der Schiffe betrug in den angeführten Jahren 916, 974 und 1097 Reg.-T.

Diese Zahlen zeigen das stetige Anwachsen der Schiffsgrößen. Die Größe der den Hauptanteil des hiesigen Schiffsverkehrs bildenden, in regelmäßigen Linien von hier verkehrenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd hat seit 1902 jedoch noch bedeutend mehr zugenommen, insbesondere die Ladefähigkeit derselben. Zur Abfertigung dieser großen Schiffe blieb jedoch nur dieselbe kurze Zeit, in der früher die kleineren Dampfer abgefertigt wurden; deshalb war es notwendig, auch die Einrichtungen zum Bewegen der Ladung zu vermehren und zu vervollkommen, um die größeren Mengen in derselben Zeit bewältigen zu können.

Es wurden aber auch auf Veranlassung der zuständigen Berufsgenossenschaften und des Hafeninspektors Sicherheitsvorkehrungen angebracht und Maßnahmen getroffen, um Leben und Gesundheit der vielen bei der Abfertigung der Schiffe beschäftigten Arbeiter nach Möglichkeit zu schützen. Auch auswärtige Behörden, z. B. solche in Großbritannien, Holland, Belgien und anderen Ländern haben innerhalb der letzten 10 Jahre Vorschriften zum Schutz der an Bord von Schiffen beschäftigten Arbeiter erlassen. Die Besserung infolge dieser Maßnahmen, besonders an Bord von britischen und solchen Schiffen, die häufig britische Häfen besuchen, ist ganz bedeutend.

Wenn trotzdem die Anzahl der Unfälle in allen Jahren ziemlich bedeutend blieb, so liegt der Grund dafür in der Gefährlichkeit der Schiffsarbeit an sich, welche bedingt, daß auf einem kleinen Raum eine größere Anzahl Arbeiter der verschiedensten Berufe zusammen arbeiten muß. Glücklicherweise ist der bei weitem größte Teil aller Unfälle nur leichter Natur, welche die Betroffenen nur vorübergehend arbeitsunfähig machen und ohne schlimme Folgen verlaufen. Immerhin ist die Gesamtzahl der Unfälle, im Jahre verglichen, mit der Gesamtzahl der täglich beschäftigten Hafenarbeiter durchaus nicht übermäßig hoch.

Die Lohnverhältnisse der Hafenarbeiter sind im Laufe der 10 Jahre mehrmals aufgebeßert worden. Mit wenigen Ausnahmen, bei denen es sich aber immer nur um eine kleinere Arbeitergruppe handelte, wurden diese Lohnaufbesserungen durch gütliche Vereinbarungen erreicht.

Nachfolgende Tabellen geben einen Überblick über die Revisionsstätigkeit des Hafeninspektors, die vorgefundenen Mängel, die Anzahl der beschäftigten Arbeiter und die Unfälle.

	Anzahl der Revisionen	Anzahl der revidierten Schiffe	Anzahl der vorgefundenen Mängel
1902.....	2402	1264	848
1903.....	1950	1070	692
1904.....	2113	1103	638
1905.....	2179	1231	717
1906.....	2231	1192	498
1907.....	2236	1278	392
1908.....	2091	1169	278
1909.....	2032	1061	235
1910.....	2050	999	243
1911.....	2071	1063	236

	Anzahl der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter	Gesamtzahl der verletzten Personen	Schwere Unfälle	
				davon Tob
1902.....	2579	257	25	3
1903.....	2623	310	26	5
1904.....	2805	229	16	1
1905.....	2689	219	10	1
1906.....	2977	255	18	3
1907.....	3496	293	17	4
1908.....	3025	183	11	3
1909.....	2944	203	9	3
1910.....	2921	203	8	2
1911.....	2630	220	13	2

Bremerhaven, im März 1912.

Der Hafeninspektor.
(gez.) Richter.

Station		Time		Remarks	
1	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
2	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
3	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
4	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
5	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
6	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
7	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
8	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
9	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
10	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
11	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
12	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
13	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
14	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
15	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
16	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
17	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
18	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
19	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
20	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
21	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
22	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
23	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
24	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
25	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
26	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
27	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
28	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
29	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
30	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
31	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
32	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
33	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
34	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
35	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
36	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
37	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
38	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
39	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
40	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
41	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
42	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
43	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
44	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
45	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
46	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
47	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
48	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
49	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
50	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
51	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
52	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
53	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
54	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
55	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
56	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
57	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
58	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
59	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
60	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
61	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
62	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
63	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
64	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
65	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
66	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
67	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
68	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
69	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
70	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
71	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
72	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
73	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
74	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
75	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
76	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
77	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
78	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
79	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
80	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
81	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
82	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
83	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
84	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
85	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
86	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
87	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
88	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
89	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
90	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
91	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
92	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
93	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
94	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
95	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
96	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
97	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
98	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
99	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0
100	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Continued on Sheet 287

1915, April 27