

6. Übertragbarkeit von Positionen des Spezialbudgets Nr. 43, Rathhaus, Stadthaus usw. und Nachbewilligung auf dasselbe.

Die Bürgerschaft genehmigt die Übertragbarkeit der fünf Einzelpositionen des Spezialbudgets Nr. 43 und bewilligt die beantragten 400 M. nach.

7. Nachbewilligung auf das Budget der Volksschulen.

Die Bürgerschaft erklärt ihre Zustimmung dazu, daß bei dem Budget der entgeltlichen Volksschulen ein Fehlbetrag von 4800 M. in Titel I „Gehalte“, Position Aushilfsunterricht, aus den Ersparnissen bei den übrigen Positionen des Titels I gedeckt wird.

Sie erklärt ferner bei dem Budget der entgeltlichen Volksschulen ihre Zustimmung zu der Übertragbarkeit der Positionen B I, II 1, 2, 3 sowie C 1, 3, 4, 6, 7, 9 untereinander und bewilligt den Betrag von 13 000 M. nach.

8. Realschule in der Neustadt.

Die Bürgerschaft genehmigt das vorgelegte Projekt und bewilligt die Baukosten bis zum Höchstbetrage von 453 000 M. wie die Submissionen ergeben werden, mit der Maßgabe, daß nur Gasbeleuchtung auf den Korridoren angelegt wird und daß die Oberlichtfenster durch Sprossen zur Erreichung praktischer Klappfenster geteilt werden.

Die Bürgerschaft bewilligt ferner unter Vorbehalt 85 000 M. für Inventar, indem sie einem spezifizierten Kostenaufschlage darüber baldigst entgegensteht.

9. Übertragbarkeit der Titel 1—25 des Spezialbudgets Nr. 89, Hochbau für 1906.

Die Bürgerschaft erklärt ihre Zustimmung dazu, daß die Fehlbeträge bei den Titeln 1, 2, 5, 8, 9, 12, 20 und 22 des Spezialbudgets Nr. 89 für 1906 aus den Ersparnissen bei den Titeln 3, 4, 4 a, 6, 7, 10, 11, 13—19, 21 und 23—25 gedeckt werden.

Mitteilung des Senats

vom 3. Mai 1907.

1. Austausch von Grundstücksteilen mit dem Privatmann Carl Leuwe an der Delmenhorster Heerstraße.

2. Enteignung von Straßengrund zur Anlegung von Teilen der Delmestraße und der Erlensstraße.

3. Realschule in der Neustadt.

Der Senat tritt zu den obengenannten Gegenständen dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 1. d. Mts. bei.

4. Flächenaustausch mit J. B. Garbade Wwe. und Festsetzung einer neuen Planstraße.

Der Senat genehmigt die Anträge der Deputation für Regulierung von Baulinien und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

5. Ankauf von Grundstücken zur Ablagerung von Hausmüll.

Die Deputation für die Straßenreinigung hat auf die Aufforderung des Senats zu dem Beschluß der Bürgerschaft vom 27. März 1907 einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme zugehen läßt. Der Senat tritt den Ausführungen der Deputation bei und vermag daher dem Beschluß der Bürgerschaft nicht zuzustimmen.

Bericht.

Anlage.

Auf den ihr zum Bericht überwiesenen Beschluß der Bürgerschaft vom 27. März 1907, die Deputation für die Straßenreinigung anzuweisen, daß auf den in Aussicht genommenen Grundstücken in einer Tiefe von 100 m an den angrenzenden Landstraßen und Wegen nur Straßenechricht und kein Hausmüll abgelagert werden darf, beehrt sich die Deputation für die Straßenreinigung folgendes zu berichten.

Die Deputation erkennt als ihre Pflicht an, dafür Sorge zu tragen, daß bei der Ablagerung von Hausmüll und Straßenechricht möglichst auf die angrenzenden Straßen und die Interessen der Anwohner Rücksicht genommen und jede erhebliche Belästigung des Publikums und der Anwohner vermieden wird. Es ist demgemäß auch in Aussicht genommen, den Ablagerungsplatz auf dem Kämenaschen Grundstück in Lehe zum Frühjahr 1908 um etwa 100 m weiter nach Norden zu verlegen. Im übrigen hält die Deputation es für unzumutbar, eine bestimmte Entfernung von Straßen und Wegen vorzuschreiben, die bei der Ablagerung von Hausmüll einzuhalten ist. Die Verhältnisse sind in den einzelnen Fällen zu verschieden, als daß der Deputation für die Straßenreinigung eine bindende Anweisung gegeben werden sollte. Während in manchen Fällen die Einhaltung einer Entfernung von 100 m den billigen Wünschen des Publikums und der Anwohner nicht einmal genügen wird, dürfte in anderen Fällen die Festsetzung einer solchen Norm eine ganz unnötige Erschwerung und Verteuerung des Betriebes der Straßenreinigung zur Folge haben, namentlich wenn die Ablagerung des Hausmülls an Straßen oder Wegen stattfindet, die noch nicht bebaut sind und nur ausnahmsweise, wie z. B. die in der Nähe des Waller Ablagerungsplatzes belegenen Wege, begangen werden. Soweit die durch Ablagerung entstehende Belästigung nur einige wenige Anwohner in geringem Umfange trifft, werden diese sich dem überwiegenden Interesse der Allgemeinheit fügen müssen, zumal es sich regelmäßig nur um vorübergehende Unannehmlichkeiten handelt. Die Deputation für die Straßenreinigung kann daher nicht befürworten, daß der Senat dem Beschluß der Bürgerschaft beitrifft.

Bremen, den 18. April 1907.

Die Deputation für die Straßenreinigung.

(gez.) **Dreyer.**

(gez.) **H. Nagel.**

6. Regulierung der Lindenhoffstraße.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien hat in dem beifolgenden Berichte die Enteignung von zur Regulierung der Lindenhoffstraße erforderlichen Grundflächen beantragt, die in dem anliegenden Plane näher bezeichnet sind. Ein Verzeichnis der Eigentümer dieser Grundflächen liegt gleichfalls an.

Der Plan nebst Anlage hat den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu Jedermann's Einsicht ausgelegt; Einwendungen dagegen sind nicht erhoben. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu, mit der Maßgabe, daß die von der Fluchtlinie betroffenen Stallgebäude nicht mit enteignet werden; er ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Durch Beschluß von Senat und Bürgerchaft ist für die Lindenhofstraße eine neue Straßenlinie festgesetzt, wonach diese Straße eine Breite von 15 m erhalten soll (Verhdlgn. 1903, S. 146, 251). Für die Strecke der Lindenhofstraße von der Gröpelinger Chaussee bis zur Liegnitzstraße ist diese Verbreiterung dringlich geworden. Der ordnungsmäßige Ausbau dieser Straßenstrecke ist von Senat und Bürgerchaft beschlossen, die Kosten sind dafür bewilligt worden.

Mit den Eigentümern der zur Straße fallenden Grundstücksteile ist verhandelt worden. Eine Einigung konnte nur mit einem Teile der Anlieger erzielt werden. Mit den Eigentümern der im beifolgenden Plane grün schraffierten Grundstücksteile war eine Verständigung nicht zu erreichen. Diese Flächen sind daher zu enteignen, wenn die dringend gebotene ordnungsmäßige Pflasterung der Straße gemäß dem Beschlusse von Senat und Bürgerchaft zur Ausführung gelangen soll. Die zu enteignenden Flächenteile sind sämtlich unbebaut, so daß die Durchführung der Verbreiterung der Straße mit verhältnismäßig geringen Kosten zu erreichen sein wird. Die von dieser Straßenstrecke durch die Fluchtlinie getroffenen beiden Stallgebäude können vorläufig stehen bleiben, da sie nur unwesentlich über die neue Straßenlinie hervortreten.

Die Deputation beantragt, die Enteignung der im beifolgenden Plane grün schraffierten Teile der in der Unteranlage näher bezeichneten Grundstücke zu beschließen und die Kosten der Enteignung auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen, Fonds Regulierung der Baulinien, zu bewilligen.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

Unteranlage.

(gez.) Wessels. (gez.) H. G. Schütte.

Verzeichnis der Eigentümer der Grundstücke.

Nr. Zf.	Straße	Haus Nr.	Blatt 36 Kataster Nr.	Namen der Eigentümer	Bemerkungen
1	Lindenhofstraße	10	146 Aa	Oltmann Gabel	
2	"	18	141 a	Berein für die Kinderbewahranstalt „Johannisstift“	
3	"	24	140 a/b	Martin Arnold Rüte	
4	"	3	189 F	Karsten Heilshorn	
5	"	7	189 A	Johann Cornelius Martin Wöltjen sen.	
6	"	9	189 E	Arnold Schade	
7	"	11	189 D	Georg Albert Reiners	
8	"	19	60 Aa	Arend Gartelmann jun.	
9	"	27	59 Aa	Hermann Fischer	
	"	29	59 Ba		
10	"	31	59 Ca	Johann Karl Heinrich Schäfer	
11	"	45	55 a	Theodor Zuchter	
12	"	53	52 a/b	Friedrich Mattfeldt jun.	

Bremen den 15. April 1907.

Das Katasteramt.

(gez.) Dr. Kopsel.

7. Jahresberichte der Hafeninspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerschaft die ihm von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Jahresberichte der Hafeninspektoren beifolgend zugehen.

Bericht.

Anlage.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen überreicht hierneben die Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1906.

Bremen, den 2. Mai 1907.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Arng.** (gez.) **Uddicks.**

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremen für das Jahr 1906.

Unteranlage 1.

Der Seeschiffsverkehr und daran anschließend der Flußschiffsverkehr auf der Ober- und Unterweser haben auch im Berichtsjahre eine erfreuliche Fortentwicklung genommen.

Nach den Angaben des Statistischen Amtes hat der See- und Flußverkehr der Stadt Bremen im Jahre 1906 folgende Steigerung erfahren:

Seeverkehr 1906	1 327 296	Reg.-Tons
" 1905	1 207 399	"
mehr	119 897	Reg.-Tons
Flußverkehr 1906	1 651 049	Reg.-Tons
" 1905	1 512 093	"
mehr	138 956	Reg.-Tons

Zusammen bedeutet das eine Zunahme im Hafenverkehr von 258 853 Reg.-Tons gegen das Jahr 1905.

Mit der Zunahme des Verkehrs stieg naturgemäß die Arbeitsgelegenheit für alle Kategorien der Hafenarbeiter, so daß von einer wirklich flauen Zeit im Berichtsjahre nicht die Rede sein konnte; im Gegenteil machte sich des öfteren und besonders im letzten Quartal ein empfindlicher Mangel an Arbeitskräften bemerkbar.

Vom Unterzeichneten wurden 1660 Revisionen auf 1207 Schiffen und Fahrzeugen ausgeführt; es wurden hiervon 905 Schiffe einmal,

205 " zweimal,

97 " drei und mehrere Male

befucht.

In Anlaß von Unfällen wurden 54 Schiffe wiederholt besichtigt.

Bei einer Anzahl von Lösch- und Ladeanstalten am Lande wurden in 52 Fällen Besichtigungen vorgenommen; in Anlaß von Unfällen wurden zwei Arbeitsbetriebe des öfteren revidiert.

Das Stromrevier der großen und kleinen Weser wurde 12 mal begangen.

Zu der Zahl der revidierten Schiffe ist zu bemerken, daß viele Schiffe, die in den hiesigen Häfen verkehren, in regelmäßiger Fahrt beschäftigt sind. Es gibt eine Reihe von Schiffen und Fahrzeugen, die alljährlich 20 bis 45 Reisen machen. In der Statistik des Schiffsverkehrs werden diese Schiffe ebenso oft gezählt, als sie die hiesigen Häfen besuchen. Hierbei kommen nur deutsche, in der Mehrzahl bremische

Schiffe in Frage und es ist keineswegs erforderlich, dieselben bei ihrer jedesmaligen Ankunft in den hiesigen Häfen zu besichtigen, weil deren Einrichtungen und deren Lösch- und Ladegeschirr dem Unterzeichneten genau bekannt sind. Deshalb werden diese Schiffe in gewissen Zeitabständen revidiert.

Dagegen hat es sich der Hafeninspektor angelegen sein lassen, stets die in unseren Häfen verkehrenden fremden Schiffe eingehenden Besichtigungen zu unterwerfen.

Zur Abstellung von Betriebsmängeln hat sich der Hafeninspektor genötigt gesehen, in 584 Fällen einzugreifen und zwar:

1) auf Schiffen in den Häfen	in 576 Fällen
2) " " im Stromrevier	" 1 Falle
3) " Lösch- und Ladeanstalten am Lande	" 7 Fällen
zusammen	584 Fälle.

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

a. Lösch- und Ladegeschirr	155 Fälle
b. Raumleitern	44 "
c. Steganlagen	70 "
d. Laufstegen	3 "
e. Lufen und Lufendeckeln	123 "
f. Dampfwinden und Kränen	115 "
g. ungehörigem Einschlängen, Überfüllung	7 "
h. Beleuchtung	35 "
i. Stellagen und Stellings	5 "
k. Ausführung der Arbeit	9 "
l. Öfen und Schornsteinen	7 "
m. Kesselreinigung	1 Fall
n. Arbeitsgerätschaften	2 Fälle
zusammen	576 Fälle.

Zur Erläuterung vorbenannter Abstellungen sei folgendes bemerkt:

Bei dem Lösch- und Ladegeschirr handelte es sich meistens darum, daß zu stark abgenützte oder sonst ungeeignete Ketten, Drahttaue, Stroppen, Blöcke und dergleichen verwendet wurden.

Bei Raumleitern, Lufenmaterial und Stellagen, sowie bei Laufstegen waren Reparaturen oder Neubeschaffungen anzuordnen. Bezüglich der Raumleitern fand der Unterzeichnete, daß auf einer Anzahl von Schiffen die festen Leitern unterbrochen waren. Im Interesse der größeren Sicherheit wurden in solchen Fällen Abänderungen dahin veranlaßt, daß die Leitern untereinander angebracht wurden. Des öfteren kam es vor, daß dem Hafeninspektor die Mitteilung zugeing, daß ein Schiff sehr schlechte Lufen habe. Der Unterzeichnete überzeugte sich in jedem Falle von dem Zustande des Lufengeschirrs und verbot, da er die Beschwerden begründet fand, das Öffnen und Zulegen der Lufen durch die Hafenarbeiter, so daß diese Arbeiten von den Schiffen selbst besorgt werden mußten.

Die Steganlagen mußten im Berichtsjahre in 70 Fällen (gegen 63 Fälle im Vorjahre) verbessert werden. Wenn auch bei verschiedenen Schiffen entweder nur schlechte oder gar keine Stege vorhanden waren und solche dann nachträglich nach Ankunft im Hafen angefertigt werden mußten, so handelte es sich doch in den meisten Fällen mehr um die Lage oder Befestigung der Stege. Es mag dazu erwähnt werden, daß bezüglich der Schiffszugänge nur in vereinzelten Fällen deutsche Schiffe in Frage kamen.

An den Dampfwinden und Kränen fehlten entweder häufig die vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen oder es handelte sich um undichte Ventile, Stopfbüchsen und Rohrleitungen. Besonders die ungenügende Ableitung des von den Dampfwinden verbrauchten Dampfes ist ein großer Übelstand, der sich allerdings fast ausschließlich

nur auf fremden Schiffen bemerkbar macht. Solche ungenügende Dampfableitung vermindert die Sicherheit des Betriebes und gefährdet die dabei tätigen Arbeiter.

Ungehöriges Einschlingen, sowie Überfüllungen von Tubbs wurden in 7 Fällen gerügt.

In betreff der Beleuchtung der Schiffszugänge, Räume und Decks mußte behufs Verbesserung derselben in 35 Fällen (gegen 20 Fälle im Vorjahre) eingeschritten werden. Der Unterzeichnete will hierzu bemerken, daß von ihm Verhandlungen wegen einer Ausdehnung der außerordentlich praktischen Beleuchtungsanlage des Schuppens X am Hafen I, die darin besteht, daß die an diesem Schuppen liegenden Schiffe vom Lande aus Kabel und Sonnenbrenner zur besseren Erhellung ihrer Schiffsräume erhalten können, angeknüpft worden sind. Weitere Mitteilungen über diesen Gegenstand müssen zurzeit noch vorbehalten werden, doch steht zu hoffen, daß es möglich sein wird, die schwebende Frage einer zweckmäßigen Lösung entgegen zu führen.

Was die Ausführung der Arbeit anbetrifft, so hatte der Unterzeichnete in 9 Fällen einzuschreiten. Entweder handelte es sich um das gleichzeitige Arbeiten im Zwischendeck und Unterraum, wobei in 3 Fällen dem einen Gang die gleichzeitige Weiterarbeit untersagt werden mußte, während in den anderen Fällen aus Unterräumen gelöscht wurde, während die Zwischendecks noch mit Ladung angefüllt waren, ohne daß diese Decks gegen ein Herabfallen in die unteren Räume ausreichend geschützt waren.

An Öfen und Schornsteinen waren Schotten und Verstellklappen zu beanstanden, desgleichen auch das Fehlen von Funkenfängern.

In dem einen Falle, der das Reinigen der Schiffskessel eines Dampfers betraf, waren die in dem einen Kessel Arbeitenden gegen zuströmenden Dampf nicht genügend gesichert.

Zu 2) An Bord von Schiffen im Stromrevier erwies sich in einem Falle eine Verbesserung der Beleuchtung des Laufsteiges eines Rahnes als erforderlich.

Zu 3) Bei den Lösch- und Ladeanstalten am Lande bezog sich das Eingreifen des Hafeninspektors auf

mangelhaftes Lösch- und Ladegeschirr.....	in 4 Fällen
ungenügende Stellagen.....	" 1 Falle
Laufsteige.....	" 2 Fällen
zusammen...	7 Fälle.

Fälle, in denen die gesamte Arbeit hätte untersagt werden müssen, sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen, wohl aber haben Arbeitsunterbrechungen von meist kürzerer Dauer stattgefunden, die durch Auswechslung oder Reparaturen von schadhafte Materialien oder durch sonstige Betriebsstörungen bedingt wurden.

Ortspolizeilichen Untersuchungen wohnte der Unterzeichnete in 9 Fällen bei.

Ferner sind gutachtliche Äußerungen erstattet worden:

der Polizeidirektion.....	in 10 Fällen
der Staatsanwaltschaft.....	" 1 Falle
dem Landgericht.....	" 1 "
zusammen...	12 Fälle.

In drei Fällen wurde der Hafeninspektor um seine Vermittlung ersucht. Ein Fall betraf Lohndifferenzen, in den beiden anderen Fällen handelte es sich um die Verhütung von Arbeitseinstellungen. In allen drei Fällen wurde eine Einigung erzielt.

Was die Bureautätigkeit des Hafeninspektors anbetrifft, so ist zu erwähnen, daß das Journal im Berichtsjahr 538 Nummern gegen 487 Nummern des Vorjahres aufwies, und daß die Bureaufstunden in 56 Fällen, darunter in 18 Fällen

von Arbeitern, benutzt wurden. Häufig wird der Hafeninspektor auf seinen Revisionsgängen von den Arbeitern angesprochen; die dabei vorgetragenen Wünsche etc. sind stets gleich geprüft worden.

Im Berichtsjahr sind dem Unterzeichneten Mitteilungen von 98 Unfällen zugegangen, die beim Löschen und Laden vorgekommen sind, und die sich auf 40 Arbeitsbetriebe verteilen.

Von den Unfällen ereigneten sich

während der Tagesarbeit (6 Uhr morg. bis 6 Uhr abends)	85 Unfälle
" " Nachtarbeit (6 Uhr abends bis 6 Uhr morg.)	13 "
zusammen	98 Unfälle

Von den Unfällen waren 84 leichter und 14 schwerer Natur.

Es ereigneten sich im

Hafen I.	75 Unfälle
Hafen II.	8 "
Holzhafen	8 "
Hohentorshafen	4 "
Stromrevier	3 "
zusammen	98 Unfälle

Unter den schweren Unfällen sind leider zwei Fälle zu verzeichnen, in denen die Betroffenen ihren Verletzungen erlegen sind. In dem einen Falle stürzte ein Speichereiarbeiter vom Oberdeck in den Unterraum eines Dampfers, dessen Getreideladung am Schuppen X zur Entlösung gelangte; im anderen Falle, der sich im Holzhafen ereignete, fielen beim Löschen des eine Holzladung anbringenden Schiffes einige Bretter aus der Schlinge, die dem Betroffenen tödliche Verletzungen beibrachten.

Den übrigen Unfällen haben folgende Ursachen zugrunde gelegen:

Herabfallen und Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen	18
Umschlagen und Umfallen von Lasten und Gegenständen	20
Ausrutschen, Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit	22
Arbeitsgerätschaften	9
Bewegen, Los- und Ausbrechen von Lasten	17
Verbrennen, Verbrühen	1
Eiserne Bänder, Eisen- und Holzsplitter	2
Verschiedene Ursachen	7
zusammen	96

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

Auf die Monate:

Januar	13 (2)	Mai	6 (2)	September	10
Februar	8 (1)	Juni	8 (2)	Oktober	11
März	5	Juli	8	November	6 (1)
April	1	August	4 (2)	Dezember	18 (4)

Auf die Wochentage:

Sonntag	1	Donnerstag	9 (1)
Montag	23 (3)	Freitag	19 (2)
Dienstag	17 (2)	Sonnabend	19 (4)
Mittwoch	10 (2)		

Die in den Klammern eingefügten Zahlen sind schwere Unfälle.

Auf die verschiedenen Kategorien der Hafenarbeiter verteilten 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			Ins- gesamt für 1906
	Unfälle			Unfälle			
	leicht	schwer	zusammen	leicht	schwer	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4 u. 7
Ladungsarbeiter	52	9	61	10	—	10	71
Speichereiarbeiter	13	1	14	—	1	1	15
Holzarbeiter	1	—	1	—	—	—	1
Kajearbeiter	1	—	1	—	—	—	1
Schiffshandwerker	2	1	3	2	—	2	5
Seelente	1	—	1	—	—	—	1
Flußschiffer	2	2	4	—	—	—	4
	72	13	85	12	1	13	98

Die meisten Unfälle — 71 — fallen wieder auf die Ladungsarbeiter, also diejenigen, die in den Stauereibetrieben der Unternehmer und Reedereien tätig sind. Es ist zuzugeben, daß die Arbeit auf und in den Schiffen an und für sich immer mit einer gewissen Gefahr verbunden ist. Bei dem häufigen Arbeiten im beschränkten Raume und in der Nähe großer bewegter Lasten werden Unfälle sich nie ganz vermeiden lassen.

Art der Verletzungen:

Es erlitten:	Ladungs- arbeiter	Speicher- arbeiter	Kajearbeiter	Holzarbeiter	Schiffs- handwerker	Seelente	Flußschiffer	zusammen
Augenverletzung	1	—	—	—	—	—	—	1
Kopfverletzung	8	3	—	—	—	—	—	11
Schädelbruch	1	1	—	—	—	—	—	2
Rumpferverletzung	6	3	—	—	—	—	—	9
Rippenbruch und -quetschung	4	—	—	—	1	—	—	5
Armbruch	—	1	—	—	—	—	1	2
Hand- und Fingerverletzung und -bruch	19	5	—	—	2	1	1	28
Beinverletzung	13	—	1	1	—	—	1	16
Beinbruch	4	—	—	—	—	—	—	4
Fuß- und Zehenverletzung und -bruch	13	1	—	—	—	—	—	14
Innere Verletzung	—	—	—	—	1	—	—	1
Verbrühung	—	—	—	—	1	—	—	1
Bein-, Fuß-, Arm-, und Handverrenkung	3	1	—	—	—	—	—	4

Es soll noch bemerkt werden, daß unter den leichten Unfällen viele geringfügige Verletzungen zur Meldung gelangt sind, die, nachdem die davon Betroffenen verbunden worden waren, eine Wiederaufnahme der Arbeit gestatteten. Es erhellt daraus, daß sich das Verständnis für die Wichtigkeit der Beachtung der Unfallversicherungsgesetze unter den Arbeitern immer mehr ausbreitet. Für die Verletzten ist die Meldung jedes, auch des geringfügigen Unfalls von Wert, besonders in solchen Fällen, in denen sich aus zuerst scheinbar geringfügigen Verletzungen ernstere Folgen, als vorher angenommen werden konnte, entwickeln.

Im Berichtsjahr hat kein einziger Unfall auf die Benutzung von schlechten Materialien, auf den Gebrauch von abgenutztem Lösch- und Ladegeräth oder auf mangelhafte Stellanlagen zurückgeführt werden können.

Über die Arbeits- und Lohnverhältnisse in den stadtbremischen Häfen ist folgendes zu berichten:

Wie in den vorhergehenden Jahren wurde das zur Statistik nötige Material in der üblichen Weise durch Fragebogen, die den betreffenden Firmen zur Ausfüllung übermittelt wurden, gesammelt. Da die bisher benutzten Fragebogen insofern noch Mängel aufwiesen, indem ihre Ausfüllung sich zu umständlich gestaltete, so haben die beiden Hafeninspektoren die bisherigen Fragebogen umgearbeitet, um ein Formular herzustellen, das einfacher und verständlicher war, als das bisher benutzte.

Es gelang einen Fragebogen aufzustellen, der bei beträchtlicher Vereinfachung eine wesentliche Erleichterung für die Beteiligten in der Weise brachte, indem die einzutragenden Werte leicht ermittelt werden können und nur einer einfachen Zusammenstellung bedurften.

Es kann angenommen werden, daß die nunmehr mit Hilfe der neu ausgearbeiteten Fragebogen ermittelten Werte noch besser den Tatsachen entsprechen, als es bei Benutzung der früheren Fragebogen der Fall war.

Es waren im Berichtsjahr in den stadtbremischen Hafenanlagen 40 Arbeitsbetriebe gegen 43 Betriebe im Vorjahre tätig, davon waren:

Stauereibetriebe	6
ExpeditionsGeschäfte	8
Holzhandlungen	13
Kohlenhandlungen	1
Baumaterialienhandlungen	7
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	2
Lagerhaus-Gesellschaft	1
SchiffereinigungsGeschäfte	2
zusammen...	40

Ausgeschieden sind aus dem Hafenbetriebe 1 Stauereibetrieb, 1 Kohlenhandlung und 1 Holzhandlung.

In diesen 40 Betrieben wurden im Berichtsjahre 1321 Arbeiter (d. h. Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt, die sich verteilen auf:

Stauereibetriebe	238	Arbeiter
ExpeditionsGeschäfte	132	"
Holzhandlungen	374	"
Kohlenhandlungen	19	"
Baumaterialienhandlungen	144	"
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	177	"
Lagerhaus-Gesellschaft	212	"
SchiffereinigungsGeschäfte	25	"
zusammen...	1321	Arbeiter

Fast das ganze Jahr hindurch war genügende Arbeitsgelegenheit vorhanden und Störungen des Hafenbetriebs durch außerordentliche Ereignisse, wie Arbeits-einstellungen und dergleichen, sind nicht eingetreten. Gleich in den ersten Monaten des Berichtsjahres bewirkte das am 1. März 1906 erfolgende Inkrafttreten des neuen Zolltarifs außer anderen zahlreichen Anlässen ein ungemein starkes Anschwellen des Getreideimports. Dadurch gestaltete sich der Verkehr äußerst rege und bedingte die Inanspruchnahme aller vorhandenen Arbeitskräfte. Infolge dieses erheblich gesteigerten Seeverkehrs entstand eine außerordentliche Nachfrage nach Schlepp- und Leichterfahrzeugen, was wieder für die hiesigen Schleppschiffahrts-Gesellschaften von Nutzen war, indem die starke Ansammlung der auf dem Wasserwege zu befördernden Güter auf die Entwicklung der Flußschiffahrt fördernd wirkte.

Selbst in der Sommerzeit war der Verkehr in unseren stadtbremischen Häfen so rege, daß zeitweise Mangel an Arbeitskräften eintrat und zum Teil die Schiffsbesatzungen mit heran geholt werden mußten, um die Abfertigung der Schiffe und die Bewältigung des Güterverkehrs zu ermöglichen.

Die ins Leben gerufenen Dampferlinien „Atlas“ und „Holland“ haben ebenfalls mit dazu beigetragen, die Arbeitsgelegenheit erheblich zu vermehren. Brachten doch die Dampfer genannter Linien, deren Expeditionen in regelmäßigen Zeitabständen stattfinden, immer entweder Voll- oder große Teilladungen hier an, ebenso wie auch die mit diesen Schiffen zur Verladung kommenden Güter stets beträchtliche Mengen darstellten.

Dazu kam noch, daß auch der Baumwollimport fast gar keine Unterbrechung erfuhr, vielmehr während der Sommermonate anhielt, bis sich die neue Ernte durch eine erheblich stärkere Einfuhr bemerkbar machte.

Einen ganz bedeutenden Aufschwung hat gegen die Vorjahre der Export von Salzen (Kainit und dergleichen) sowie von Zement genommen. Eine ganze Anzahl von Dampfern haben unsere Häfen aufgesucht, um als Ladung Tausende von Tons Salz einzunehmen. Oft sind diese Dampfer nach Verlassen unserer Häfen auf der Unterweiser wieder zu Anker gegangen, um der eingenommenen Ladung noch ein weiteres Quantum hinzuzufügen.

Von allergrößter Wichtigkeit für den stadtbremischen Hafenverkehr war die Eröffnung des Hafens II, wodurch der ganze Betrieb eine bedeutende Erweiterung erfuhr. Die am Hafen II geschaffenen Anlagen bewährten sich in ganz ausgezeichnete Weise.

Infolge der großen Ankünfte von Baumwolle in den letzten drei Monaten des Berichtsjahres waren die Kafen des Hafens II fast beständig besetzt. In kurzer Zeit waren auch die Schuppen gefüllt und, da ein günstiger Wasserstand den großen Dampfern gestattete, bis Bremen-Stadt heraufzukommen, so haben Dampfer 2, 3 und auch 4 Tage warten müssen, bevor mit ihrer Entloshung begonnen werden konnte, weil die Schuppen für neue Ladung noch nicht aufnahmefähig waren.

Ein so intensiver Betrieb brachte es daher auch mit sich, daß alles, was nur an Arbeitskräften zu erreichen war, herangeholt wurde, um den gesteigerten Verkehr bewältigen zu können. Trotzdem herrschte noch in allen Stauereibetrieben Mangel an Arbeitern, so daß es nicht möglich war, die Entloshung der Schiffe so zu gestalten, wie es eigentlich hätte der Fall sein müssen.

Daher kann in betreff der Arbeitsgelegenheit gesagt werden, daß sie im Berichtsjahr so günstig gewesen ist, wie es in einer Reihe von Vorjahren nicht der Fall war.

Über die Lohnverhältnisse im stadtbremischen Hafenbetriebe ist folgendes zu bemerken:

Der für die Stauereibetriebe und die Lagerhaus-Gesellschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarte Lohn tarif, der im Jahresbericht für das Jahr 1905 ausführlich behandelt worden ist, behielt auch im Berichtsjahre seine Gültigkeit.

Die Tagesverdienste, die bezahlt worden sind, ergeben, den Tag zu 10 Arbeitsstunden gerechnet, und je nach Art der Arbeit folgende Zusammenstellung:

	Tagesverdienst	Stford
Stauereibetriebe	M. 4,50	M. 4,50 bis M. 8,—
„ (Kohlen)	—	„ 7,— „ „ 16,—
Expeditionsge schäfte	M. 4,50 bis M. 5,50	„ 4,50 „ „ 7,—
Holzhandlungen	„ 4,— „ „ 5,50	„ 4,55 „ „ 14,—
Baumaterialienhandlungen	„ 3,50 „ „ 5,50	„ 4,40 „ „ 9,—
Schiffsreinigungsgeschäfte	„ 3,50 „ „ 4,—	„ 3,50 „ „ 6,—

Hierzu ist zu bemerken, daß zu diesen Lohnsätzen noch nicht die Sondervergütungen (M. 0,50 bzw. M. 1,— für 10 Stunden Arbeitszeit) hinzugerechnet sind, für die auf Grund des bestehenden Lohn tarifs Zuschläge, wie eben erwähnt,

vereinbart worden sind, gleichviel, ob es Werktag, Überarbeit oder Sonntagsarbeit ist. Auch sind die Lohnsätze der Vorarbeiter bei obiger Zusammenstellung ganz außer Acht gelassen worden.

Die Nacharbeit wird laut Lohn tarif in den Stauereibetrieben mit 60 % die Stunde vergütet. Im Holzhafen und Hohentorshafen wurde in den Monaten Januar bis Mai während der Nacht fast gar nicht gearbeitet. Dagegen waren von Mai bis zum Schlusse des Jahres immer Schiffe mit der Entlöschung ihrer Holzladungen in Nacharbeit beschäftigt. Die Überarbeit dauerte indes durchschnittlich nur bis 9 Uhr abends.

In den Häfen I und II hat sich die Überarbeit gegen das Vorjahr etwas erhöht. Für gewöhnlich zwar nur bis 9 Uhr abends sich erstreckend, kam es gelegentlich doch vor, daß die Arbeit behufs Abfertigung der Schiffe bis Mitternacht nötig wurde. Ein Arbeiten während der ganzen Nacht kam nur auf Kohlendampfern vor, deren Entlöschung stets in Afford ausgeführt wird. Die Nacharbeit wurde durch zeitweise ausgeführte Revisionsgänge kontrolliert.

Auch für die Sonntagsarbeit galt im Berichtsjahr der bestehende Lohn tarif. Die Anzahl der Sonntage, an denen gearbeitet wurde, ist ungefähr die gleiche geblieben, dagegen ist die Zahl der Schiffe, auf denen Sonntags gearbeitet wurde, etwas gestiegen.

Es wurde an 35 Sonntagen (gegen 34 Sonntage des Vorjahres) gearbeitet und sind 88 Schiffe und Fahrzeuge, darunter 66 Dampfer, an diesen 35 Sonntagen mit Lösch- und Laden oder mit Umstauen von Gütern beschäftigt gewesen. An jedem der 35 Sonntage waren durchschnittlich 60 Arbeiter auf Schiffen und Fahrzeugen in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags tätig.

Seit der Eröffnung des Hafens II, die am 1. Oktober stattfand, ist der Unterzeichnete nicht mehr als Besichtiger, sondern ausschließlich nur noch als Hafeninspektor tätig.

Bremen, den 21. März 1907.

Der Hafeninspektor.

(gez.) **Segniß.**

Unteranlage 2.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremerhaven für 1906.

Im Berichtsjahre wurden vom Hafeninspektor auf 1192 Schiffen 2231 Revisionen vorgenommen. Betriebsmängel wurden in 498 Fällen festgestellt.

Zur Abstellung der Mängel wurden Anordnungen erlassen, die sich bezogen auf:

a. Lösch- und Ladegeschirr	in 98 Fällen
b. Raumleitern	" 50 "
c. Steganlagen	" 44 "
d. Lauf- und Ladungsstege	" 17 "
e. Luken und Lukendeckel	" 89 "
f. Dampfwinden usw.	" 86 "
g. ungehöriges Einschlingen	" 13 "
h. Beleuchtung	" 29 "
i. Stellagen und Stellings	" 2 "
k. Falltreppleitern	" 28 "
l. Dampffesselreinigung	" — "
m. Arbeitsweise	" 35 "
n. Verschiedenes	" 7 "

Die Gesamtzahl der Anordnungen ist von 717 im Vorjahre auf 498 im Berichtsjahre zurückgegangen. Dieser bemerkenswerte Unterschied ist auf das sich mehr und mehr geltend machende Verständnis für die bestehenden Unfallverhütungs-Vorschriften bei allen in den Hafenbetrieben beschäftigten Parteien zurückzuführen. Auch hat es sich der Hafeninspektor angelegen sein lassen, möglichst jedes fremde Schiff gleich nach Ankunft im Hafen und tunlichst vor Beginn der Hafenarbeit zu besuchen, um den Kapitän auf alle bestehenden Vorschriften aufmerksam zu machen; dadurch sind Mängel vermieden worden, welche sonst zu Anordnungen geführt hätten. Ferner ist zu erwähnen, daß Verbesserungen, welche nach den englischen — den deutschen ähnlichen — Unfallverhütungs-Vorschriften vorzusehen sind, auf den englischen Schiffen immer mehr eingeführt werden.

Die Gründe, welche zu den Anordnungen Anlaß gaben, sind im wesentlichen dieselben wie im Vorjahre. Nur bei Raumleitern ist zu erwähnen, daß auf Grund der in den Unfallverhütungs-Vorschriften der Lagerei-Berufsgenossenschaft neu aufgenommenen Verfügung:

„daß an festen, in die Schiffe eingebauten Treppen, welche nicht in senkrechter Richtung zum Schiffsboden führen, an sichtbarer Stelle Warnungstafeln, welche vor einem Verfehlen der Treppe warnen, angebracht sein müssen“,

der Hafeninspektor öfters die Neubeschaffung solcher Warnungstafeln oder deren Aufhängen anzuordnen hatte.

Ferner hat der Hafeninspektor unter Hinweis auf § 6 der nämlichen Vorschriften, welcher lautet:

„Um Personen aus Feuersgefahr leicht retten zu können, ist für zweckentsprechende Bauart von Ausgängen, Ausgangstüren, Treppen und Fenstern Sorge zu tragen“,

darauf hingearbeitet, daß solche Raumleitern, bei denen die angeführten Warnungstafeln angebracht werden müssen, ersetzt wurden. Der Erfolg dieser Bemühungen ist, daß jetzt nur noch wenige hier verkehrende Dampfer derartige Anlagen aufweisen; auch diese sollen, sobald Zeit und Gelegenheit es zuläßt, umgeändert werden.

Den Anordnungen des Hafeninspektors wurde in allen Fällen bereitwilligst stattgegeben. Ein Verbot der Arbeit wurde nicht erlassen. Die Sprechstunden wurden von den Hafenarbeitern nicht benutzt.

Im Berichtsjahre sind laut Ein- und Abgangsjournal 1005 Schriftstücke eingelaufen und abgesandt.

Darunter haben sich die Unfall-Untersuchungs-Akten von 60 Unfällen befunden. Ferner hat der Hafeninspektor in besonders wichtigen Unfallfällen der ortspolizeilichen Untersuchung beigewohnt, in vielen Fällen die Unfallstellen in Augenschein genommen und die Zeugen persönlich befragt.

Mit den Hafeninspektoren in Bremen und Hamburg fand in die Hafeninspektion betreffenden Fragen ein reger Meinungsaustausch statt. Nach beiden genannten Häfen hat der Hafeninspektor Reisen zum Studium der dortigen Verhältnisse unternommen.

Die Gesamtzahl der Unfälle ist gegen das Vorjahr gestiegen. In den der Zuständigkeit des Hafeninspektors unterstehenden Betrieben ereigneten sich im Berichtsjahre insgesamt 255 Unfälle; diese verteilen sich auf:

8 Stauereibetriebe und
5 technische Betriebe.

Von den Unfällen waren 237 leichter und 18 schwerer Natur. Die Zunahme beträgt bei den leichten Unfällen 28, bei den schweren Unfällen 8.

Die Ursachen der Unfälle waren:

	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffs- handwerker	
	leicht	schwer	leicht	schwer
1. Dampfwinden, Motore etc.	3	2	4	—
2. Bruch von Hebezeugen	1	—	—	—
3. Zusammensturz von Stellagen, Stapeln etc.	1	—	1	—
4. Bewegen, Umlanten, Verstanen von Lasten etc.	62	3	3	1
5. Pendeln oder Auschießen von Lasten	15	1	—	—
6. Umfallen von Gegenständen	5	2	4	—
7. Herabfallen von Gegenständen	16	—	3	—
8. Fehlschlag mit oder Abgleiten von Werkzeugen	5	—	16	—
9. Überheben, Bergreifen	4	—	—	—
10. Fall in Laderäume durch Lufen und sonstige Öffnungen	4	2	6	1
11. Fall von Leitern, Treppen etc.	—	—	2	—
12. Fall von Stellagen	2	—	1	—
13. Fall oder Sprung von Stapeln oder Er- höhungen	4	2	1	—
14. Fall infolge Ausgleitens, Stolperns, Stoßes etc.	16	—	19	—
15. Fall über Bord	1	1	—	—
16. Eisen-, Kott-, Holzsplitter, Staub etc.	—	—	29	2
17. Schlaganfall	—	—	—	1
18. Feuert gefährliche, heiße, giftige Gegenstände, Gase etc.	—	—	4	—
19. Hervorstehende Nägel, scharfe Kanten etc.	4	—	—	—
20. Verholen und Festmachen von Fahrzeugen ..	1	—	—	—

Bei keinem der 255 Unfälle ist ein Verschulden anderer Personen erwiesen, und nur bei einem der leichten Unfälle (siehe unter 2) ist die Ursache des Unfalles der Bruch eines Gliedes einer Kettenschlinge. Das gebrochene Glied, welches zwischen die Ladung gefallen ist, konnte leider nicht gefunden werden. Die beiden Enden der Kettenschlinge wurden vom Hafeninspektor untersucht und erwiesen sich als gut. Die Belastung der Kette war die allgemein übliche = $\frac{1}{5}$ der Probebelastung, welcher die Ketten von Zeit zu Zeit und nach jeder Reparatur unterworfen werden. Als wahrscheinliche Ursache des Bruchs ist mithin schlechte Lage des Gliedes oder ein äußerlich nicht wahrnehmbarer Fehler im Eisen anzunehmen.

Die Zunahme der Unfälle ist wohl auf den gesteigerten Verkehr und im besondern auf die in beträchtlichem Maße ausgeführte Nacharbeit, über welche weiter unten berichtet wird, zurückzuführen.

Die Folgen der schweren Unfälle waren in neun Fällen Knochenbrüche, in vier Fällen schwere Kontusionen und innere Verletzungen, in zwei Fällen Verletzungen und Verlust der Sehkraft eines Auges (durch abgesprungene Eisensplitter) und in drei Fällen der Tod der Verunglückten. Diese drei Fälle betrafen:

- 1) einen Kohlenarbeiter, welcher beim Bedienen des Windentaues zwischen Tau und Trommel geriet, mehrmals herumgeschleudert wurde und den dabei erlittenen Verletzungen erlag;
- 2) einen Ladungsarbeiter, welcher, als er sich bei der Arbeit seine Jacke anzog, von einem nach außenbords schwingenden Klübel, dessen Freischwingen er zu beaufsichtigen hatte, getroffen wurde. Er wurde durch den Stoß über Bord geworfen und fiel so unglücklich auf einen daselbst liegenden Kahn, daß er auf der Stelle verstarb;
- 3) einen Schiffszimmermann, welcher bei der Arbeit an einem Herzschlag verschied.

Die Folgen der leichten Unfälle bestanden zum größten Teil aus Kontusionen und Quetschungen. An Gliedmaßen kamen derartige Verletzungen 111 mal, an Kopf und Rumpf 41 mal vor. Wunden trugen die Verletzten in 41 Fällen davon, unter denen vier Fälle von Brandwunden waren. Leichte Knochenbrüche kamen in sieben, Verstauchungen in 14, Leistenbrüche und Drüsenanschwellungen in vier Fällen vor, während der Rest von 19 Fällen Augenverletzungen waren, welche durch in das Auge geratene Fremdkörper hervorgerufen wurden.

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 1906
	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4+7.
Ladungsarbeiter	87	10	97	40	2	42	139
Kohlenarbeiter	11	—	11	1	1	2	13
Kajearbeiter	5	—	5	—	—	—	5
Schiffsschmiede, Schlosser, Klempner usw.	49	2	51	12	—	12	63
Schiffszimmerleute, Tischler usw.	9	2	11	—	—	—	11
Schiffstafel	1	1	2	—	—	—	2
Schiffsmaler	3	—	3	—	—	—	3
Schiffsfesselreiniger	7	—	7	—	—	—	7
Schiffssrostklopfer	11	—	11	—	—	—	11
Schiffsküper	1	—	1	—	—	—	1
	184	15	199	53	3	56	255

II.

Verteilung auf die einzelnen Monate:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		am Tage	bei Nacht	am Tage	bei Nacht
Januar	24	11 (2)	4 (1)	8 (1)	1
Februar	19	6 (2)	5	8	—
März	31	16 (3)	6	6	3
April	19	8	1	10	—
Mai	34	15	8	8	3
Juni	23	7	7	9	—
Juli	11	3	1	6 (2)	1
August	20	10	4 (1)	5	1
September	14	5 (1)	1	7 (1)	1
Oktober	24	10 (1)	3	11 (1)	—
November	27	15 (1)	3 (1)	7	2
Dezember	9	7	1	1	—

100*

III.

Verteilung auf die Wochentage:

	Zusammen	Davon entfallen auf:	
		Ladungs-, Kohlen- u. Kajearbeiter	Schiffshandwerker
Sonntag	3	2	1
Montag	45	27 (1)	18
Dienstag	40	25 (1)	15 (2)
Mittwoch	38	24 (2)	14 (1)
Donnerstag	52	34 (4)	18
Freitag	37	25 (1)	12
Sonnabend	40	20 (4)	20 (2)

IV.

Dem Alter nach entfallen die Unfälle:

auf Arbeiter im Alter		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter	Schiffshandwerker
bis 20 Jahren		2	28
von 20 " 30 "		42	49
" 30 " 40 "		59	11
" 40 " 50 "		39	8
" 50 " 60 "		12	2
über 60 Jahre		3	—

Das Material für die Statistik der Arbeits- und Lohnverhältnisse 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 Häfen von Bremerhaven liegenden Schiffen beschäftigten, betrug im Berichtsjahre 80.

Von den Betrieben waren:

Stauereibetriebe (inkl. Kohlen)	15
Kohlenhandlungen	15
Baugeschäfte, Baumaterialien- und Holzhandlungen	21
Getreidehandlungen und Speditionsgeschäfte	7
Technische Betriebe	22

Die Anzahl der von diesen Betrieben beschäftigten Hafenarbeiter betrug:

im Stauereibetrieb (Waren)	1218
" " (Kohlen)	420
bei Kohlenhandlungen	25
" Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	40
" Getreidehandlungen und Spediteuren	16
als Hafenarbeiter mitzählende Personen der Schiffsbesatzungen	24

1743

Die Anzahl der von den technischen Betrieben beschäftigten Schiffshandwerker betrug

1234

Im Vergleich zum Vorjahre hat die Zahl der Hafenarbeiter um 117 zugenommen, während die der Schiffshandwerker um 171 größer ist.

Die oben angeführten Zahlen geben nicht die Anzahl der beschäftigt gewesenen Personen, sondern die Anzahl der 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.

Am 1. Mai 1906 ist für die Stauerarbeiter ein neuer Lohnstarif in Kraft getreten. Dieser Tarif, der zwischen den Arbeitgebern einerseits und dem Hafenarbeiter-Verband andererseits vereinbart wurde, gilt bis zum 30. Juni 1908, und wird, wenn nicht drei Monate vorher seine Kündigung erfolgt, auf ein weiteres Jahr verlängert.

Der Tarif enthält folgende Lohnsätze:

Tagelohn	neuer	alter
	Tarif	
	M.	M.
für den ganzen Tag	4,60	4,40
" " dreiviertel Tag	3,45	3,30
" " halben Tag	2,30	2,20
" " viertel Tag	1,15	1,10
" die ganze Nacht	6,50	6,50
" " halbe Nacht	3,25	3,25
" den ganzen Sonn- oder Festtag	6,50	6,50
" " halben Sonn- oder Festtag	3,25	3,25
Überstunden.		
von 6—8 Uhr abends	0,75	0,75
nach durchgearbeiteter Nacht	1,—	1,—
für die durchgearbeitete Mittagspause:		
im Winter von 12—1 Uhr	0,75	0,75
" Sommer von 12—1½ Uhr	1,25	1,25
Für besondere Artikel erhöht sich:		
der Tagelohn auf	4,70	4,50
bezw.	5,50	5,25
der Satz für Überstunden auf	0,95	0,95

Nacht- und Sonntagsarbeit wird wie oben berechnet.

Alle anderen Sätze des Tarifs, betreffend Akkordarbeit, sowie die allgemeinen Bestimmungen über die Einteilung der Arbeitszeit, sind dieselben geblieben, wie sie schon in dem Jahresbericht für 1903 angegeben wurden.

Der Tarif bietet den Arbeitern für Tagarbeit einige Vorteile, wogegen die Lohnsätze für Nacht- und Sonntagsarbeit unverändert geblieben sind.

Nachstehende

Nachstehende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Tagesverdienste der Hafenarbeiter in den verschiedenen Betrieben.

	Der Tagesverdienst betrug:		
	Tage Lohn Mk.	Stundenlohn Mk.	Akkord Mk.
Im Stauereibetrieb (Waren)	4,60—5,50	4,00—5,00	6,00—9,00 (nur Getreide)
„ do. (Kohlen)	—	—	6,00—10,00
Bei Kohlenhandlungen	—	—	5,00—9,00
„ Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	—	3,50—4,25	5,00—8,50
„ Getreidehandlungen und Spedi- tionsgeschäften	—	4,25—5,00	6,00—9,00
„ technischen Betrieben	3,50—5,00	3,50—5,00	—

Im Frühjahr 1906 kamen die Hafeninspektoren von Bremen und Bremerhaven darin überein, die bisher gebrauchten Fragebogen zur Statistik durch neue Formulare zu ersetzen. Die neuen Formulare enthalten nur zwei Fragen, die nach der geleisteten Arbeitszeit und die nach den Lohnsätzen; auch wird darin kein Unterschied zwischen festangestellten und Gelegenheitsarbeitern gemacht. Für Betriebe, welche ihre Arbeiten nur in Akkord vergeben und mithin der Arbeitszeit weniger Beachtung schenken, ist fernerhin die Erleichterung geschaffen, daß nur die Angabe des bearbeiteten Quantum und der Akkord-Lohnsätze verlangt wird. Aus diesen Angaben und mit Hilfe der den Hafeninspektoren durch eigene Beobachtungen gewordenen Kenntnis der durchschnittlichen täglichen Arbeitsleistung ist es möglich, die wirkliche Arbeitszeit und den Tagesverdienst zu berechnen.

Infolge dieser Vereinfachung, welche den Unternehmern viel Arbeit erspart, sind für viele Fälle die bisher gesammelten eigenen Beobachtungen überflüssig geworden. Der Hafeninspektor wird jedoch in alter Weise fortfahren, Notizen zu sammeln, da dieselben eine gute Kontrolle für die Richtigkeit der Angaben bieten.

Bei dem gesteigerten Verkehr in den hiesigen Häfen und bei dem zeitweise eintretenden Arbeitermangel ist eine beträchtliche Zunahme der Nachtarbeit zu verzeichnen. Nach 6 Uhr abends wurden auf insgesamt 1466 Schiffen Ladungsarbeiten ausgeführt. Diese Arbeiten erfolgten in 335 (333) Nächten. Es wurden von durchschnittlich 228 (160) Mann 676 (483) Schiffe beladen und 790 (582) Schiffe gelöscht; außerdem löschten 70 (42) Schiffe mit durchschnittlich 12 (21) Mann Kohlen und 128 (65) Schiffe wurden von durchschnittlich 64 (75) Mann mit Bunkerkohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffshandwerker, welche nach 6 Uhr abends auf Schiffen beschäftigt waren, betrug im Durchschnitt 118 (53) Mann. Zur Kontrolle der Nachtarbeit wurden häufige Revisionen vorgenommen.

Sonntagsarbeit war im Stauereibetrieb gleichfalls in gesteigertem Maße erforderlich. Es wurden an 52 (58) Sonn- und Festtagen 52 (38) Schiffe beladen, 59 (38) Schiffe gelöscht und 26 (29) Schiffe mit Bunkerkohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffe, auf denen von Schiffshandwerkern Instandsetzungsarbeiten ausgeführt wurden, betrug 78 (118).

Die in Klammern stehenden Zahlen sind die entsprechenden Angaben für 1905.

Von Lohnbewegungen, welche einen, wenn auch nur geringen, Einfluß auf den hiesigen Verkehr ausübten, sind zwei zu erwähnen.

Die Kaje- und Schuppenarbeiter (ausnahmslos Gelegenheitsarbeiter) einer hiesigen Firma verlangten Lohnaufbesserung. Nach Ablehnung dieser Forderung wurde die Arbeit niedergelegt. Nach einigen Tagen, an denen die Entlohnung mehrerer Baumwolldampfer nur in beschränktem Maße erfolgen konnte, waren die

von der Arbeit zurückgetretenen Leute durch neu hinzugezogene Arbeiter ersetzt und die Arbeit konnte in vollem Umfange wieder aufgenommen werden.

Im zweiten Falle handelte es sich um eine Lohnbewegung der Getreidearbeiter in Brake. Mehrere Getreidedampfer wurden dadurch veranlaßt, den hiesigen Hafen aufzusuchen; ihre Entloshung wurde jedoch erst nach Beilegung der Differenzen in Brake vorgenommen. Hierdurch entstand ein Zeitverlust von 3—4 Tagen für die betreffenden Schiffe.

Während des ganzen Jahres war der Ladungsverkehr und infolgedessen auch der Schiffsverkehr sehr lebhaft. Oft mußten Schiffe mit der Entloshung warten, teilweise wegen Mangels an Arbeitskräften, teilweise wegen Mangels an Lagerplätzen und an Leichter Schiffen für die angebrachte Ladung. Die im Bau begriffenen neuen Hafenanlagen werden nach ihrer Fertigstellung dem letzterwähnten Übelstand hoffentlich abhelfen und auch bei einer durch Eis oder niedrigen Wasserstand auf der Weser hervorgerufenen Verkehrsstockung die schnelle und regelmäßige Abfertigung der Schiffe ermöglichen.

Bremerhaven, im März 1907.

Der Hafeninspektor.

(gez.) Richter.

8. Entwässerungskanal der Altenescherstraße zwischen Gröpelinger Chaussee und Pastorenweg.

Über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

In dem Bericht wegen Kanalisation der ehemaligen Feldmark Gröpelingen (Verhdlg. 1904, S. 763 ff.) ist auf Seite 767, Abs. 4 bemerkt worden, daß die Kanalisierung der Gröpelinger Chaussee von der Moorstraße bis zur Lützenstraße vorläufig noch ausgesetzt werden könne und die Aussetzung zu empfehlen sei, weil damit die Ausführung eines kostspieligen Sammelkanales noch um einige Jahre verschoben werden könne, wodurch an Zinsen erheblich gespart werde. Es hat sich nun aber im Laufe der Zeit eine Kanalisierung der Gröpelinger Chaussee von der Lützenstraße aus auf etwa 140 m Länge in nordwestlicher Richtung als sehr wünschenswert herausgestellt. Diese Kanalisierung konnte auch ohne Ausführung des großen Sammelkanales erreicht werden, wenn der planmäßige Kanal der Altenescherstraße (Koppelweg) zwischen Gröpelinger Chaussee und Pastorenweg ausgeführt wurde.

Dringlich wurde die Ausführung dieses Kanales, als der Bauunternehmer W. Müller die Ottersbergerstraße von der Chaussee aus in nordöstlicher Richtung anlegen wollte. Da der Straßenbauverwaltung Mittel zur Ausführung des Kanales nicht zur Verfügung standen, entschloß sich Müller, den Kanal auf seine Kosten herstellen zu lassen, mit dem Vorbehalt, daß bei dem Ausbau der Straße zwischen Gröpelinger Chaussee und Pastorenweg die Kosten für den Kanal ihm zurückerstattet werden sollten. Diesen Entschluß faßte aber Müller erst, nachdem ihm zugesichert war, daß, wenn der Ausbau der Straße nicht innerhalb eines Jahres erfolge, die Bewilligung der Kosten für den Kanal bei Senat und Bürgerschaft beantragt werden solle.

Der Ausbau der Altenescherstraße zwischen der Chaussee und dem Pastorenweg konnte nun vorläufig noch ausgesetzt werden; die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt daher, genehmigen zu wollen, daß die Kosten mit 1879,52 M.

vorläufig aus den für die Kanalisation von Gröpelingen bewilligten Mitteln gedeckt werden. Bei einem Ausbau der Straße werden alsdann die Kosten dem genannten Fonds zurückzuerstatten sein, da die Kosten des Kanals auf die Anlage der Straße zu verrechnen sind und bei einer Bebauung der Straße von den Anliegern, soweit sie mit Ausgang nach der Altescherstraße bauen, in Form von Straßenbeiträgen zu vergüten sind.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Weßels.** (gez.) **M. Voettcher.**

9. Vertiefung einer bei der Ortschaft Lankenau liegenden, als Ladeplatz dienenden Ausbuchtung.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

In Veranlassung des Durchstichs der Langen Bucht ist am 2. Juli 1883 zwischen dem Bremischen Staate, vertreten durch die Baudeputation, Abteilung Wasserbau, einerseits und der Lankenauer Bauerschaft, sowie der Gemeinde Lankenau andererseits ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach der Staat eine für Ladezwecke dienende Bucht bei Lankenau anzulegen hatte, während die Unterhaltung Sache der Gemeinde war.

Teils infolge Versandung, teils infolge des tiefen Abfallens des Niedrigwassers der Weser infolge der Korrektur der Unterweser läuft die Bucht bei Niedrigwasser zum großen Teile und zeitweilig sogar vollständig trocken, wodurch bei warmer Witterung unangenehme Ausdünstungen entstehen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß der zu den Ausdünstungen Veranlassung gebende Schlamm hauptsächlich durch die kurz oberhalb der Einbuchtung in die Weser abfließenden Kanalwässer der Stadt am linken Weserufer vermehrt worden ist, indem bei Flut das mit Kanalwasser vermischte Weserwasser in die Bucht eindringt und dort die festen Bestandteile zur Ablagerung bringt. Der Schlamm ist, wenn er mit Wasser bedeckt ist, ohne jeglichen Nachteil, sobald aber das Wasser abfließt, wirkt er schon für das Auge sehr unangenehm.

Um die Unannehmlichkeiten zu beseitigen und die Einbuchtung für Ladezwecke wieder zu jeder Zeit brauchbar zu machen, empfiehlt es sich, eine gründliche Ausbaggerung vorzunehmen.

Zur Übernahme der Kosten haben die Unterhaltungspflichtigen nicht willig gemacht werden können, da sie behaupten, daß die vorhandenen Mängel durch Maßnahmen des Staates (Korrektur der Unterweser und die Abführung von Kanalwasser in die Weser) herbeigeführt seien. Es läßt sich nicht bestreiten, daß diese Behauptungen zum Teil zutreffend sind und bei der erforderlichen Vertiefung es sich nicht um eine gewöhnliche Unterhaltung handelt. Die unterzeichnete Deputation glaubt daher, die einmalige Ausbaggerung auf Kosten des Staates empfehlen zu müssen.

Verhandlungen mit den Beteiligten haben zu dem Ergebnis geführt, daß die Ausbaggerung der Bucht auf eine Breite von 75 m an der Landseite und 40 m an der Einfahrt beschränkt werden kann und die Vertiefung auf 2 m unter der jetzigen Sohle auszuführen ist; der übrige Teil des Ladeplatzes kann aufgehöhht werden. Nach diesen Vereinbarungen sind die Kosten der Ausbaggerung nach einer Angabe der Bauinspektion für die Korrektur der Unterweser auf 3200 Mk. zu veranschlagen, während die Ausbaggerung unter Beibehaltung der jetzigen Größe etwa 5400 Mk. erfordern würde.

Bemerkt sei noch, daß die Abführung des Wassers der Kanalisation am linken Weiserufer zweckmäßig noch einige Jahre bestehen bleibt, da zurzeit mit Rücksicht auf verschiedene staatliche Interessen, die hier nicht weiter zu erörtern sind, über die zweckmäßigste Unterbringung der Abwässer sich noch keine bestimmten Vorschläge machen lassen, auch die jetzige Einrichtung sanitäre Bedenken nicht hervorgerufen hat. Aus finanziellen Gründen empfiehlt es sich, die jetzige Kanalwasserabführung solange beizubehalten, als besondere Übelstände sich daraus nicht ergeben, denn jede anderweitige Unterbringung der Abwässer wird ganz erhebliche Anlage- und Betriebskosten erfordern.

Die unterzeichnete Deputation bittet, die Ausbaggerung zu genehmigen und 3200 M. als einmalige Ausgabe für die Kanalisation am linken Weiserufer auf das Separatbudget für außerordentliche Verwendungen, Fonds Kanalisation am linken Weiserufer, bewilligen zu wollen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **M. Boettcher.**

10. Vergrößerung des chirurgischen Hauses.

Über die Vergrößerung des chirurgischen Hauses haben die Deputation für die Krankenanstalt und die Baudeputation, Abteilung Hochbau, einen gemeinsamen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Auf Grund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 7. Februar 1906 (Verhdlg. S. 131) überreichen die unterzeichneten Deputationen das zur Ausführung bestimmte Projekt: 11 Blatt Zeichnungen, 2 Massenberechnungen, 2 Kostenanschläge, eine Zusammenstellung der Kosten für 1 cbm umbauten Raumes, einen Erläuterungsbericht und eine Berechnung der Belastung des Baugrundes an den ungünstigsten Punkten. Zur Vergleichung wird das im Januar 1906 (Verhdlg. S. 39) vorgelegte Projekte (4 Blatt Zeichnungen) wieder vorlegt.

Ferner wird der von der Bürgerschaft in Absatz 2 ihres Beschlusses vom 7. Februar 1907 gewünschte Bericht in Gestalt der beifolgenden Äußerung des chirurgischen Abteilung der Krankenanstalt übergeben.

Zu dem Projekt ist folgendes zu bemerken:

- 1) Die Veränderung, die die Tagesräume im ersten und zweiten Obergeschoß des Seitenbaues gegenüber dem Vorprojekt erfahren haben (vergl. Blatt 3 und 4 des neuen mit Blatt 1 und 2 des alten Projekts), erscheint den berichtenden Deputationen als eine wesentliche Verschlechterung. Während nach dem alten Projekt diese für den Aufenthalt der Genesenden bestimmten Räume reichlich Licht und Luft auch von Südwesten her erhielten, ist ihnen nach dem neuen Projekt diese für die Genesenden besonders wertvolle Licht- und Luftquelle verschlossen worden, und sie sind auf die frühe Morgensonne und die späte Abendsonne beschränkt worden. Dies halten die berichtenden Deputationen für einen so erheblichen Mangel, daß sie dringend die Wiederherstellung des alten Projektes empfehlen und beantragen, die dafür nach Mitteilung der Hochbauinspektion erforderlichen Mehrkosten von etwa 4000 M. zu bewilligen.
- 2) Der Fußboden soll in allen Räumen, die nicht mit Linoleum belegt werden, in Terrazzo hergestellt werden.

- 3) In dem Kostenanschlag für den Seitenanbau sind die Badeeinrichtungen (Titel V Position 5) irrtümlich um die Hälfte zu niedrig veranschlagt worden, so daß der dafür ausgeworfene Betrag um 2000 M. zu erhöhen ist (vergl. Titel VI Position 8 des Kostenanlasses für den hinteren Anbau).
- 4) Für Gehalte und Bauleitungskosten sind $7500 + 7700 = 15\,200$ M. veranschlagt. Diese Summe erscheint als zu hoch und kann um 3200 M. ermäßigt werden.
- 5) Einige Wünsche, die der Leiter der chirurgischen Abteilung in einem Bericht vom 11. März 1907 niederlegt hat, werden bei der Bauausführung berücksichtigt werden. Dabei soll auch dafür gesorgt werden, daß die Heizkörper aufgehängt werden.
- 6) Der Oberbaudirektor hat das Projekt mit folgenden Bemerkungen begleitet, denen Rechnung getragen werden soll:

„Zur Beschleunigung der Prüfung ist schon, während einzelne Teile der Massenberechnungen wegen Abänderungen an den Fundamenten und der Sandschüttung von der Hochbauinspektion neu aufgestellt wurden, eine Prüfung der Berechnungen vorgenommen worden.

Nachdem durch Aufstemmen der Luftschicht im vorhandenen Bau festgestellt ist, daß Schweißwasserniederschläge auf den inneren Wandflächen nicht vorhanden waren, gebe ich meine grundsätzlichen Bedenken gegen die Anwendung derselben auf. Ganz allgemein werden aber $1\frac{1}{2}$ Stein starke Wände mit einer 6 cm weiten Luftschicht versehen, also $38 + 6 = 44$ cm stark gemacht. In den geplanten Neubauten ist in Übereinstimmung mit dem alten Bau eine 9 cm weite Luftschicht angenommen, wodurch die Mauermaße der Außenmauern wegen der 3 cm weiteren Luftschicht eine Vermehrung um rund 6% erfahren haben.

Um nicht noch mehr Zeit zu verlieren, ist auf Wunsch der Hochbauinspektion von der Verringerung der Mauerstärken mit Luftschicht von 47 auf das übliche Maß von 44 cm abgesehen worden.

Im anderen Falle wären sämtliche Maße, Massen und Zeichnungen hinfällig geworden.

Die Mängel der weiteren Luftschicht gegenüber dem geringen Vorteil, daß eine um 3 cm stärkere Luftschicht eine größere Isolationswirkung besitzt, bestehen in dem größeren Raumverlust und dem weniger guten Verband des Mauerwerks, wahrscheinlich auch in einer Vertenerung des Mauerwerks.

Der letzte Nachteil kann möglichst herabgemindert werden, wenn bei der Ausschreibung der Maurerarbeiten ausdrücklich auf die größere Weite der Luftschicht hingewiesen wird, damit die Unternehmer den Einheitspreis mit Berücksichtigung der durch die weitere Luftschicht um 6% vermehrten Mauermaße der Außenmauern abgeben. Immerhin ist zu berücksichtigen, daß bei der Art der Ausführung, die innere $\frac{1}{2}$ Stein starke Wange über Hand zu mauern, die größere Mauerstärke unvorteilhaft ist.

Zur Erzielung einer guten Auflagerung der Eisenbetondecken müssen die drei letzten Schichten des Mauerwerks unter der Decke die Luftschicht überdecken, und die Eisenbetondecken eine Auflagerbreite von mindestens 35 cm erhalten.

Anstelle der vorgeschlagenen Ringverankerung aus I Nr. 8 (Walzeisen), empfehle ich, in die Eisenbetondecken an den Auflagern Rundeisen einzubetten, weil die im Eisenbeton eingeschlossenen Eisenteile wirksamer sind, als die eingemauerten I-Träger, bei denen ausschließlich die Haftfestigkeit des Mauerwerks zur Wirkung kommt.

Die untere Ringverankerung in den Fundamenten ist ebenfalls als eine 1—2 Schichten hohe Eisenbetonplatte auszuführen.

Das teuere Zinkleistendach wird mit Rücksicht auf die flachen Dächer einer Schieferbedachung vorzuziehen sein. Die flachen Dächer sind gewählt,

um das Gebäude in der äußeren Erscheinung mit dem vorhandenen Bauteil übereinstimmend zu gestalten.

Die von der Hochbauinspektion veranschlagten Kosten erreichen die bewilligte Summe von 330 000 M., abzüglich 11 000 M. von der Bürgerschaft erwarteter Ersparnis.

Zur besseren Beurteilung der Angemessenheit der veranschlagten Kosten habe ich eine vergleichende Zusammenstellung der Kosten des im Jahre 1889 errichteten alten Bauteils mit den für die Neubauten veranschlagten Kosten anfertigen lassen.

Die höheren Kosten für das Kubikmeter umbauten Raum, gegenüber den Kosten des alten Bauteils, erklären sich durch die Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise seit 1889.

Die für den Rückanbau sich um 3,3 M. für 1 cbm höher ergebenden Kosten resultieren aus der teureren Ausstattung des Rückanbaues (um 5000 M. teurere Malerarbeiten usw.) und daraus, daß der Rückanbau als nahezu freistehendes Gebäude mehr Außenwandfläche besitzt und im ganzen kleiner ist, als der Seitenanbau."

Bremen, den 9. Februar 1907.

Der Oberbaudirektor.

(gez.) **Bücking.**

- 7) Mit dem eingangs erwähnten Bericht des Leiters der chirurgischen Abteilung der Krankenanstalt haben sich die berichtenden Deputationen einverstanden erklärt.

Hiernach wird beantragt:

Das vorgelegte Projekt nach Maßgabe der vorstehenden Bemerkungen zu genehmigen und zu dessen Ausführung 321 800 M. ($319\,000 + 4000 + 2000 - 3200 = 321\,800$ M.) zu bewilligen, auch die berichtenden Deputationen zu ermächtigen, unerhebliche Änderungen, die sich während der Bauausführung als erwünscht herausstellen, ohne die Kosten zu erhöhen, vorzunehmen.

Bremen, den 23./30. April 1907.

Die Deputation für die Krankenanstalt.

(gez.) **Stadtländer.** (gez.) **Emil Plate.**

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Nebelthau.** (gez.) **Wuppelahl.**

Erläuterungsbericht zur Vergrößerung des chirurgischen Hauses.

Unteranlage 1.

1. Bauprogramm.

Für die Vergrößerung des chirurgischen Hauses sind zwei Neubauten, und zwar ein Seitenanbau und ein hinterer Anbau, projektiert. Der zentral liegende hintere Anbau soll mit seinen Operations-, Vorbereitungs-, Massage-, Röntgen-, Küchen-, Bade- und Douchenräumen und den dazu gehörigen Nebenräumen, ausschließlich zur Behandlung der Kranken dienen. In dem Seitenanbau sind die für die Kranken erforderlichen Privat- und Separatzimmer, sowie Tagesräume, Badezimmer, Teeküchen, Klosetts und Schwesternzimmer untergebracht.

2. Baustelle und Baugrund.

Der hintere Anbau geht von dem Haupttreppenhause des alten Baues aus und liegt in dem hinteren Garten. Durch den Fortfall eines oberen Laufes der

dreiarmligen Haupttreppe ist ein bequemer Anschluß an den vorhandenen Bau in den beiden Hauptgeschossen erreicht worden. Der Seitenanbau liegt an der Südwestseite in der Verlängerung der Korridore.

Der Baugrund ist durchweg loser und aufgeschütteter Boden, in welchem vielfach Müllgruben-, Holz- und Wurzelneister vorgefunden wurden. Es ist deshalb unter den etwa 1,0 m unter Terrainoberfläche angelegten Fundamenten eine etwa 0,65 m hohe Sandschüttung vorgesehen, wie sie sich auch beim alten Bau bewährt hat.

Die Entwässerungsanlagen beider Anbauten werden verbunden und durch einen neuen gemeinsamen Kanal an den Kanal in der St. Jürgenstraße angeschlossen.

3. Bauentwurf.

Die Anbauten erhalten Erd-, I. und II. Obergeschoß und Dachboden und zwar von denselben Höhen, wie sie der alte Bau zeigt. Die Oberkante des Fußbodens vom Erdgeschoß liegt etwa 20 cm über Geländehöhe, die Geschoßhöhen betragen im Erdgeschoß 3,40 m, im I. und II. Obergeschoß je 4,40 m.

Der hintere Anbau enthält im Erdgeschoß: 3 Lagerräume für Rohverbandsstoffe, 1 Tagesraum für Genesende mit Ausgang ins Freie, 2 Wirtschafts- und 2 Arbeitsräume, sowie Treppenhaus, Klosett mit Vorraum, Besenraum und elektrischen Aufzug nach den Obergeschossen. Im I. Obergeschoß befinden sich: 1 Raum für elektrische Bäder, 2 Ruhe- und Warteräume, 1 Leinenzimmer, je 1 Apparaten- und Massageraum, 1 Raum für Douchebäder und 1 Raum für Dampfbadenbäder, Treppenhaus und Nebenräume wie im Erdgeschoß. Außerdem liegt hier der Verbindungsgang nach dem Hauptbau. Im II. Obergeschoß sind untergebracht: 1 Sterilisiererraum, 1 Vorbereitungsraum für Verbandsstoffe, 1 Operationsaal mit Oberlicht, 1 Vorbereitungsraum und 1 Vorraum mit Verbindungsgang zum Hauptbau, 1 Röntgenzimmer, Treppenhaus und Nebenräume. Im Dachgeschoß befinden sich ein An- und Auskleideraum für Kranke, die Luft- und Lichtbäder auf dem mit Lattenrost versehenen Holzzementdach nehmen sollen.

Der Seitenanbau enthält im Erdgeschoß einen besonderen Eingang mit Vestibül, Kohlen- und Heizräume, 10 Räume für Schwestern und Bedienung, Teefüche, Bad, Klosett, Besenraum, elektrischen Speiseaufzug und Wäschesturz in Verbindung mit den Obergeschossen, Korridore und Treppenhaus. In den beiden Obergeschossen sind je 5 Krankenzimmer für Private, 2 große Sonderzimmer, 2 Tagesräume, 2 Veranden, 1 Verbandszimmer, 1 Schwesternzimmer, Baderäume, Teefüche, 1 Klosetttraum, 1 Besenraum, 1 Wäschesturz und Aufzug.

4. Bauart.

Die Fundamentgräben sind auf etwa 1,40 und 2,10 m Tiefe mit Böschung auszuheben und mit einer etwa 65 cm hohen Sandschüttung einzuschlemmen, darauf ist eine 50 cm hohe Betonsohle mit einer Ringverankerung aufzubringen. Das Fundamentmauerwerk ist aus guten, hartgebrannten Normalziegeln in Zementmörtel herzustellen. Das Mauerwerk sämtlicher Geschosse ist, um Setzungen bei dem Anschluß an den alten Bau zu vermeiden, in verlängertem Zementmörtel auszuführen. Das Sockelmauerwerk ist mit Zementmörtel 2 cm stark und sauber abzuräumen, die Außenmauern sind sämtlich als Rohbau mit guten, ausgesuchten, hartgebrannten Normalziegelsteinen zu mauern und auszufügen. Das äußere Erdgeschoßmauerwerk ist mit Dossierung zu mauern und an den Gebäude- und Fensterdecken mit Formsteinen herzustellen. Die Obergeschosse erhalten Ornamentbänder aus gelben, hartgebrannten Ziegelsteinen (Verblenden) und ausgefragte, mit Zementmörtel abgewässerte Gesimse. Zum Schutz gegen aufsteigende Erdfeuchtigkeit erhalten sämtliche Grundmauern eine 2 cm starke Zementisolierschicht, ferner sollen drei Mauer-schichten aus hartgebrannten Steinen in Zementmörtel ausgeführt werden; gegen äußere Witterungseinflüsse erhalten die Außenmauern der drei Hauptgeschosse eine 9 cm breite Luftisolierschicht.

Die Decken sämtlicher Geschosse sind als massive Eisenbetondecken herzustellen, auf die im Dachgeschoss Holzschnellen zur Aufnahme des Dachstuhles aufgelegt werden. Ebenso sollen die Treppen und Podeste als Eisenbetontreppen hergestellt werden.

Der Fußboden im Erdgeschoss soll aus einer 15 cm starken Betonschicht auf Sandschüttung bestehen. Die Fußböden der Krankenzimmer, der Korridore, der Tagesräume, der Verbands- und Vorbereitungszimmer, der Ruhe-, Massage- und Schwesterzimmer erhalten Linoleumbelag mit Bimsbetonisolierung. Für Vestibül, Veranden, Klosetts und Vorräume, für Teetischen, Bade- und Douchenräume, für den Operationsraum und Nebenräume ist Terrazzobelag auf Zementestrich mit Hohlkehlfliesten an den Wänden herum vorgesehen, während für Kohlen-, Heiz- und Bodenräume abgewalzter Zementestrich veranschlagt ist.

Der Wandputz soll mit schlichten großen Hohlkehlen an die Decken anschließen, ebenso sollen sämtliche Ecken der Zimmer abgerundet werden, um Staubablagerungen in unzugänglichen Ecken zu vermeiden. Bis zu etwa 1,50 m Höhe ist der Wandputz mit Zementzusaß herzustellen, und Decken- und Wandputz besonders sauber zu filzen, zu schleimen und nachzuschleifen. Im Operationsraum soll glatter Gipsputz hergestellt werden.

Die Stufen der Geschosstreppen erhalten Holzbelag für Tritt- und Stoßstufen, das Treppengeländer wird aus Eisen hergestellt.

Die Fenster der Außenwände sind wie beim alten Bau aus Eichenholz zu fertigen und erhalten schlichte Kallmeyer-Verschlüsse aus Bronze an den unteren Flügeln und Viktoria-Verschlüsse an den Oberlichtfenstern. Die inneren Fenster werden aus gutem Kiefern- und Redpineholz hergestellt, an denen Profile nach Möglichkeit vermieden werden sollen. Die Türen in den beiden Obergeschossen des Operationsanbaues werden beiderseitig mit Linoleum bekleidet und mit messingenen Schienen eingefast, um profilfreie Türen zu erhalten.

Das Dach des hinteren Anbaues soll behufs Verwendung für Luft- und Lichtbäder begehrbar eingedeckt werden, wofür ein besonders starkes Holzzementdach mit einem Lattenrost vorgesehen ist. Der Aufbau des hinteren Anbaues und der Seitenanbau werden wie der alte Bau der geringen Dachneigung wegen mit Zinkblech Nr. 14 als Leistendach hergestellt. Die Dachrinnen und Abfallrohre werden aus Zinkblech Nr. 13 ausgeführt.

Die Anbauten erhalten im Anschluß an das Wasserhauptrohr in der St. Jürgenstraße eine Wasserleitung mit vor der Wand freiliegenden, verzinkten, schmiedeeisernen Druckrohren nach den verschiedenen Wasch-, Ausguß- und Spülbecken, sowie nach den Bade-, Douchen- und Klosettträumen. Die beiden Anbauten erhalten eine Niederdruckdampfheizung, deren Kesselanlage im alten Bau untergebracht wird.

Auf eine Lüftungsanlage hat die Deputation für die Krankenanstalt verzichtet, weil deren Nachteile: Kanäle mit unzugänglichen Ecken, in denen sich Staubablagerungen bilden, die der Erhaltung von Krankheitserregern günstig sind, hier besonders schwer ins Gewicht fallen.

Im Anschluß an die Heizung wird parallel mit der Wasserleitung eine Warmwasseranlage mit Kupferrohrleitung installiert. Die Wasch- und Spülbecken und besonders die Becken- und Badeeinrichtungen des Operationsraumes werden in den für Krankenhäuser in neuerer Zeit verwendeten Konstruktionen mit vernickeltem Syphonablauf, Schwenkhähnen und Glasborten nach besonderen Angaben beschafft. Für die Warmwasseranlage werden besondere Kessel für Sommer- und Winterheizung erforderlich, und ebenso muß für die Dampfdouchen und die Dampfsterilisation im Sterilisiererraum ein Kessel für die Sommer- und Winterheizung vorgesehen werden.

Für beide Anbauten ist elektrische Beleuchtung mit zahlreichen Glühlampen veranschlagt. Im Operationsanbau sind in den Haupträumen Bogenlampen für indirekte Deckenbeleuchtung vorgesehen.

Im hinteren Anbau wird ein elektrischer Aufzug für Verbandstoffe, und im Seitenanbau ein elektrischer Aufzug für Speisen mit der erforderlichen elektrischen Kraftleitung eingebaut. An die Kraftleitung ist außerdem ein kleiner Motor für den Operationsaal anzuschließen.

Ferner erhalten die Neubauten im Anschluß an die Anlagen des alten Baues Haustelephon, Klingelanlage und Blitzableiter.

Die Decken- und Wandflächen der Haupträume im I. und II. Obergeschoß des Operationsanbaues werden mit Porzellan-Emaillefarbe gestrichen. Bade-, Douche-, Klosettträume und Teeküchen erhalten 1,60 m hoch Fliesenbekleidung an den Wänden. Alle anderen Räume, wie Krankenzimmer, Schwesternzimmer, Verbands- und Tagesräume, Korridore, Treppenhäuser usw. sollen mit einem 1,60 m hohen Ölfarbenanstrich versehen werden, die übrigen Wand- und Deckenflächen erhalten einfachen Leinwandanstrich.

5. Baukosten.

Die Baukosten einschließlich aller Nebenarbeiten und des Inventars sind für den hinteren Anbau auf	M. 161 000
für den Seitenanbau auf	" 158 000
zusammen ...	M. 319 000

laut anliegender Kostenanschläge festgestellt.

Bremen, den 6. Dezember 1906.

Die Hochbauinspektion.

(gez.) **Beermann**
Baumeister.

Einverstanden.

8. II. 07. Der Oberbanddirektor.

(gez.) **Büding. St.**

Bremen, den 19. März 1906.

Unteranlage 2.

An

die Deputation für die Krankenanstalt,
zu Händen des Vorsitzenden, Herrn Senator Stadtländer.

Im Auftrage der Deputation für die Krankenanstalt erlaube ich mir ergebenst, gemäß dem Wunsche der Bürgerschaft vom 7. Februar einen Bericht darüber zu erstatten, ob zum Zweck einer weiteren Ermäßigung der Baukosten der projektierte hintere Anbau des chirurgischen Hauses nicht wesentlich eingeschränkt werden kann.

Dieser Anbau soll in seinem Obergeschoß enthalten:

- einen Operationsaal (zirka 72 qm ohne Ausbau),
- ein Vorbereitungszimmer (zirka 37 qm),
- einen Sterilisiererraum (zirka 34 qm),
- eine Röntgenkammer (zirka 35 qm),
- einen Verbandvorbereitungsraum (zirka 61 qm),
- einen Korridorvorraum (zirka 49 qm),

außerdem:

Treppenhaus, Klosett mit Vorraum, Korridor.

In seinem Erdgeschoß dieselben Abmessungen wie im Obergeschoß:

- 6 Zimmer für mechanisch-physikalische Behandlung (Apparaten- und Massageraum und Badespezialitäten),
- 2 Korridor-Warte- und Ruheräume,

dazu Treppenhaus, Klosett und Vorraum.

Bei der eigenartigen Anlage des chirurgischen Hauses, wie sie in einem anderen Krankenhaus von gleichem Zweck und ähnlicher Größe uns kaum entgegentritt, sei

ausdrücklich darauf hingewiesen, daß alle Arbeitsräume, auch die projektierten, zentralisiert liegen und auf den Krankenabteilungen solche Räume nicht vorhanden sind. Infolgedessen konzentriert sich die ärztliche Arbeit von allen Abteilungen in diesen wenigen Räumen, wie auch alle Verbandsachen von hier aus für das ganze Haus vollständig vorbereitet geliefert werden müssen. Sie dürfen deshalb natürlich nicht zu klein sein, damit keine Störungen im Betrieb entstehen.

Die neuen Räume sind in ihren Ausmessungen so berechnet, daß sie der Eigenart dieses Betriebes in unserem Hause angepaßt sind, außerdem müssen wir nicht nur mit der augenblicklichen Arbeitsgröße rechnen, sondern auch die sicher zu erwartende Vermehrung der Arbeit in Betracht ziehen. Es erscheint mir verfehlt, ältere chirurgische Krankenhäuser zum Vergleich heranzuziehen, da vor 10—20 Jahren die Vermehrung der Arbeit, wie sie dieser Zeitraum mit sich gebracht hat, nicht vorausgesehen werden konnte. Die verfeinerten und subtileren mikroskopischen, chemischen und physikalischen Untersuchungsmethoden, die elektrischen Spiegelungen der Körperhöhlen, der Röntgenbetrieb, das ganze Feld der chirurgischen Orthopädie, Massage und der übrigen mechanischen Übungstherapie sind Errungenschaften des letzten Dezenniums, und alle wollen Platz haben, um sie zweckmäßig ohne gegenseitige Störung anzuwenden. Daneben macht die Verbreiterung und Vertiefung der operativen Tätigkeit und der Wundbehandlung mit ihren vielen und wechselnden Hilfsapparaten stets wachsende Anforderungen an Raum, Zeit und Personal. Alles zusammen genommen, die Arbeit hat sich unerwartet rasch verdoppelt, wenn nicht gar verdreifacht und sie wird immer mehr zunehmen, denn es liegt in der Natur unserer Wissenschaft, daß sie dem Arzt ständig neue Arbeitsgebiete erschließt.

So sehen wir auch, daß alle neueren Krankenhäuser, mögen sie Universitätsanstalten, städtische oder Privatbauten sein, die modernen Anforderungen berücksichtigen und möglichst viele oder möglichst große Arbeitsräume von vornherein schaffen. Um neue städtische Krankenhausanlagen genauer kennen zu lernen, habe ich an Ort und Stelle (Charlottenburg- und Virchow-Krankenhaus in Berlin) die chirurgischen Abteilungen mir angesehen und außerdem die Pläne mitgebracht und genau geprüft. Sowohl Charlottenburg (300 chirurgische Betten) wie Berlin (580 chirurgische Betten) zeigen in ihrer Anlage einen ganz anderen Grundgedanken wie unser Haus. Man kann also nicht ohne weiteres die Größe einzelner Zimmer dort und bei uns mit einander vergleichen, da außer den großen zentral gelegenen Operations- und Verbandräumen jede einzelne Abteilung (20—50 Betten) wieder ihre eignen Operations-, Sterilisier- und Verbandräume im verkleinerten Maßstabe haben. Rechnet man die Gesamtgröße aller Arbeitsräume zusammen, so kommt in beiden angeführten Krankenhäusern viel mehr Raum auf ein Bett, als wir mit unserem Aufbau haben werden. Wenn einzelne unserer Räume auch etwas größer an Bodenfläche sind, so darf man nicht vergessen, daß in denselben für das ganze Haus die Arbeit verrichtet werden muß, die dort zum Teil auf den Abteilungen geleistet wird. Was das Erdgeschoß anbelangt, so genügen die Räume gerade unseren immerhin bescheidenen Ansprüchen, um so mehr, als nicht nur chirurgische Kranke, sondern auch solche der medizinischen Abteilung hier behandelt werden sollen.

Die umfassenden Einrichtungen auf diesem Gebiet in den beiden vorhin erwähnten Krankenhausanlagen zeigen, welche Bedeutung diesen Behandlungsmethoden beigelegt wird, mit ihnen können und sollen sich unsere projektierten Einrichtungen nicht messen.

Ich muß hiernach bitten, sämtliche Räume nach den vorliegenden Plänen zur Ausführung zu bringen. Nur der Korridor-Warteraum im Ober- und Erdgeschoß kann um ca. 1,5 m verschmälert, auch die Konstruktion des Ausbaues am Operationsaal so geändert werden, daß die Länge dieses Saales reduziert wird.

(gez.) Dr. Sattler.

