

Mitteilung des Senats

vom 7. April 1911.

1. Nachbewilligung für das Bürgeramt.

2. Austausch von Grundflächen an der Ansgaritorstraße.

3. Bedürfnisanstalt am Torfbassin.

4. Erwerb von Straßengrund der verlängerten Eylauerstraße
(Hohenzollernstraße).

5. Neubau eines Hauses für Haut- und Geschlechtskranke auf dem Areal
der Krankenanstalt.

Zu den obengenannten Gegenständen tritt der Senat dem Beschlusse der
Bürgerchaft vom 5. April d. J. bei.

6. Überschreitung der für die Neupflasterung des Kaiser-Wilhelmsplatzes
und der Straße vor dem Rathause bewilligten Mittel.

Der Senat stimmt dem Beschlusse der Bürgerchaft vom 5. April d. J.,
die durch Überschreitung des Kostenanschlages für Neupflasterung des Kaiser-Wilhelms-
platzes und der Straße vor dem Rathause erforderlichen 10 039,87 M aus den
im Rechnungsjahre 1910 bei Neu- und Umliegungen erzielten Ersparnissen zu decken,
zu und hat im übrigen die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, mit der von der
Bürgerchaft gewünschten Berichterstattung beauftragt.

7. Erster Bericht der Deputation wegen der Straßenbahn.

Der Senat stimmt den Anträgen der Deputation (Verhdlgn. S. 310 ff.)
zu und ersucht die Bürgerchaft, ihm beizutreten.

8. Übertragbarkeit verschiedener Positionen des Budgets des Amts-
gerichts Bremen für das Rechnungsjahr 1910.

Bei dem Budget des Amtsgerichts (Spezialbudget Nr. 49) sind im ab-
gelaufenen Jahre die Positionen

II 2	— Kanzleiausgaben und Bureaubedarf — (bewilligt 10 000 M) um ca.	M 1300
II 3	— Gebühren für Zeugen und Sachverständige — (bewilligt 12 000 M) um ca.	" 400
V I b	— Außerordentliche Schreibhilfe — (bewilligt 200 M) um	" 100

überschritten, dagegen an der Position II 1a cc — Schreibergehälte — rund
3500 M erspart worden.

Um jene Fehlbeträge zu decken, ersucht der Senat die Bürgerchaft, mit
ihm die Übertragbarkeit der bezeichneten Positionen zu beschließen.

9. Gasanstalt in Bremerhaven.

Die Bürgerschaft hat in ihrem Beschlusse vom 24. August v. J., wie erst jetzt bemerkt ist, nicht zum Ausdruck gebracht, daß sie die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, wie diese beantragt und der Senat genehmigt hatte, ermächtigen wolle, mit dem St. Josephs-Hospital über den Austausch von Landflächen einen dem Deputationsberichte entsprechenden Vertrag abzuschließen (Verhdln. 1910 S. 997, 1002 u. 1081). Die Erteilung der Ermächtigung ist offenbar nur versehentlich in den Bürgerschaftsbeschuß nicht aufgenommen.

Da die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zu ihrer Legitimation beim Amtsgerichts für den Austausch der nachgesuchten Ermächtigung bedarf, gibt der Senat der Bürgerschaft anheim, die Ermächtigung nachträglich auszusprechen.

10. Feuerschiff Norderney.

Im Jahre 1905 ist zwischen Preußen, Hamburg und Bremen ein Abkommen geschlossen worden, wonach die Auslegung eines Feuerschiffs bei Norderney beschlossen wurde mit der Maßgabe, daß zu den Kosten des Baus wie des Betriebes und der Unterhaltung desselben Preußen $\frac{1}{2}$, Hamburg und Bremen je $\frac{1}{4}$ beitragen, mit dem Betriebe und der Verwaltung aber das Tonnen- und Bakenamt beauftragt ist.

In diesem Abkommen, das seinerzeit der Bürgerschaft vorgelegt (Verhdln. 1905 S. 393 ff.) und von ihr genehmigt ist, findet sich im achten Absätze der Nummer 2 die Bestimmung:

„Das Schiff wird, entgegen der für Staatsschiffe bestehenden Übung, versichert und die Versicherungsprämie den Unterhaltungskosten zugeschlagen werden.

Es handelt sich hierbei in Wahrheit um zwei Schiffe, indem neben dem Hauptschiffe auch ein Reserve Schiff auf gemeinsame Kosten beschafft ist.

Das Tonnen- und Bakenamt hat nun dem Senate berichtet, daß bei einer kommissarischen Verhandlung von Vertretern der beteiligten drei Regierungen preussischerseits die Aufhebung der Versicherung und statt dessen die Bildung eines Erneuerungsfonds empfohlen worden sei. Der hamburgische Vertreter habe sich dieser Empfehlung mit dem Bemerkten angeschlossen, daß Hamburg seine Feuerschiffe nicht versichere. Die Anregung hat die Billigung der beteiligten preussischen Ministerien wie auch des Senats von Hamburg gefunden. Das Tonnen- und Bakenamt, welches im übrigen seine Feuerschiffe versichert, hat im vorliegenden Falle die Aufhebung der Versicherung auch für Bremen befürwortet mit der Begründung, daß die Feuerschiffe Norderney mit den wirksamsten Nebelsignaleinrichtungen und mit Schrauben zur eigenen Fortbewegung ausgerüstet seien, wodurch die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls dieser Schiffe außerordentlich gering sei. Der Senat trägt daher keine Bedenken, auch seinerseits der Anregung Folge zu geben.

In diesem Falle ist jedoch eine Änderung der vorstehend erwähnten Bestimmung des Abkommens vom Jahre 1905 erforderlich, wie sie in dem anliegenden Nachtrag vorgesehen ist. Hiernach soll derjenige Betrag, der bisher jährlich als Versicherungsprämie hat verausgabt werden müssen, in runder Summe mit 14 000 M jährlich als Erneuerungsfond zurückgelegt und nach den angegebenen Vorschriften verwaltet werden. Außerdem ist der in der Anlage unter II beantragte Zusatz zum dritten Absatz der Ziffer 5 des Abkommens erforderlich, welcher letztere jetzt lautet:

„Das Reserve Schiff wird unter der Voraussetzung, daß es auf der Norderneyer Station nicht gebraucht wird, im Notfalle den drei beteiligten Regierungen zur Verwendung auf anderen Feuerschiffsstationen gegen Erstattung der Kosten zur Verfügung gestellt werden.“

Der Senat beantragt:

die Bürgerschaft wolle dem in der Anlage enthaltenen Nachtrag zu dem Abkommen vom 27. März 1905, welchem Preußen und Hamburg bereits die Genehmigung erteilt haben, zustimmen.

Nachtrag zu der Zusammenstellung der bei den Verhandlungen der Kommissare der Regierungen Preußens, Bremens und Hamburgs über ein nördlich Norderneh auszuliegendes Feuerschiff getroffenen Vereinbarungen vom 27. März 1905.

Anlage.

I. Der achte Absatz der Nummer 2, wonach die Feuerschiffe zu versichern sind, wird aufgehoben. Anstelle der durch den Wegfall der Versicherung künftig zu ersparenden Prämien wird bis auf weiteres regelmäßig ein Betrag von 14 000 M in das Jahresbudget eingestellt und am Schlusse des Rechnungsjahres einem Erneuerungsfond zugeführt. Für diesen Fond gelten die nachfolgenden Vorschriften:

1) Die Verwaltung des Erneuerungsfonds führt das Tonnen- und Bakenamt in Bremen. Dieses hat über den Stand des Fonds bei den jährlichen Abrechnungen über den Betrieb der Feuerschiffe Mitteilung zu machen. Die dem Fond zugeführten Beträge sollen zinslich belegt werden, vor- derhand bei einem sicheren Bankinstitut, später eventuell in Staats- papieren. Ausgaben auf den Fond dürfen nur mit Genehmigung der Vertragsstaaten gemacht werden.

2) Als Ausgaben, die zu Lasten des Fonds gehen, kommen insbesondere in Frage die Reparaturkosten und Schadenserstattungen in Havarie- fällen, die Kosten der Ersatzbauten für verloren gegangene oder ab- gängige Schiffe und ferner die Kosten nicht vorgesehener außergewöhn- licher Reparaturen und größerer Instandsetzungsarbeiten.

Etwa durch den Erneuerungsfond nicht gedeckte unvermeidliche Ausgaben können von dem Tonnen- und Bakenamt in Bremen bis zur budgetmäßigen Bewilligung gegen eine Zinsvergütung von 4 % an- geliehen werden.

II. Der zweite Absatz der Ziffer 5 der Vereinbarungen, wonach eine Abgabe des Reserve Schiffes an die Vertragsstaaten statthast ist, erhält folgenden Zusatz:

„In diesem Falle ist das Schiff vom Tonnen- und Bakenamt zu ver- sichern. Die Kosten der Versicherung werden dem anleihenden Staate mit in Rechnung gebracht.“

11. Nachbesteuerungen und Steuerhinterziehungen im Rechnungsjahre 1909.

Über diesen Gegenstand hat die Steuerdeputation einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft hierneben mitteilt.

Bericht.

Anlage.

Im Rechnungsjahre 1909 hat das Generalsteueramt nach Abschluß der Steuer- listen für die Einkommensteuer noch 15 898 Nachbesteuerungen mit einem Steuer- ansatz von 319 195 M 62 Pf. vorgenommen. — Hiervon betrafen 8855 Fälle die Besteuerung von Personen, die im Laufe des Rechnungsjahres von auswärts zuge- zogen waren. — Diese Personen wurden mit 102 954,35 M zur Steuer angesetzt. Weitere 5588 Fälle betrafen die zuerst im Jahre 1909 vorgenommene Besteuerung derjenigen zur Besatzung bremischer Schiffe gehörigen Personen, die im Inlande keinen Wohnsitz hatten. Diese wurden mit 54 674,90 M Steuer angesetzt. — 1455 Fälle endlich mit 161 566,37 M Steuer betrafen zum Teil absichtliche Steuer- hinterziehungen, zum Teil Besteuerungen der von den Pflichtigen aus Unkenntnis nicht deklarierten Einkünfte angefallener Erbschaften, endlich auch nachträgliche Heran- ziehung von solchen Steuerpflichtigen, die in den Steuerlisten nicht verzeichnet, aber später ermittelt wurden. — Für die nachträglich veranlagten Steuern waren 13 355,47 M an Verzugszinsen zu entrichten.

In 23 Fällen haben Bestrafungen wegen Steuerhinterziehung stattgefunden. — Es wurden 3965 M Strafen erkannt, und in diesen Straffällen 2700,95 M an Verzugszinsen erhoben. — Mehrfach konnte eine Strafe nicht mehr verhängt werden, weil die Steuerhinterziehungen erst nach dem Ableben der Steuerpflichtigen ermittelt wurden.

Die Steuerdeputation.

(gez.) M. Donandt. (gez.) W. Cramer.

12. Jahresbericht der Hafeninspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerschaft die von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Rechnungsjahr 1910 hierneben zugehen.

Anlage.

Bericht.

Die Deputation beehrt sich, dem Senat und der Bürgerschaft die Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1910 beifolgend zu überreichen.

Bremen, den 5. April 1911.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.** (gez.) **Uddiäs.**

Unteranlage 1.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremen für das Jahr 1910.

Es wurden im Berichtsjahre 1968 Revisionen auf 1623 Schiffen vorgenommen; es wurden hiervon

1343	Schiffe einmal
227	" zweimal und
53	" drei und mehrere Male

Besichtigungen unterworfen. Anlässlich von Unfällen wurden 39 Fahrzeuge wiederholt besichtigt.

Bei einer Anzahl von Lösch- und Ladeanstalten am Lande, so am Holz- und Fabrikenhafen, Hohentorshafen, an der großen und kleinen Weser, haben 39 Revisionen stattgefunden. Das Stromrevier wurde 16 mal begangen.

Zu der Zahl der besichtigten Schiffe wird bemerkt, daß die meisten der in den stadtbremischen Häfen verkehrenden Schiffe in regelmäßiger Fahrt beschäftigt sind, demnach also in fast regelmäßigen Zeitabständen wieder zurückkommen. Es handelt sich hierbei um Schiffe und Fahrzeuge, deren Rundreisen nicht länger als höchstens 14 Tage dauern. Für die bremische Statistik werden aber solche Schiffe jedesmal gezählt, so oft sie in die stadtbremischen Häfen einlaufen. Viele dieser Schiffe werden daher, weil sie dem Unterzeichneten sehr genau bekannt sind, nicht bei ihrer jedesmaligen Anwesenheit, sondern nur in gewissen Zeitabständen besucht.

Auch die Schleppfähne und Schleppfahrzeuge unserer großen Dampfschiffs- und Schleppschiffahrtsgesellschaften, die, so oft sie von See kommend in unsere Häfen einlaufen, als Seeschiffe gezählt werden, bedürfen keiner jedesmaligen Revision.

Dagegen sind bei fremden Schiffen und bei deutschen, die unsere Häfen nicht so häufig besuchen, regelmäßige Revisionen nötig. Der Hafeninspektor ist bemüht gewesen, diese Schiffe bestmöglichst zu besichtigen.

Wenn eine Anzahl Schiffe zwei und mehrere Male besichtigt wurde, so hatte dies darin seine Ursache, daß entweder auf solchen Schiffen Unfälle stattgefunden haben, oder daß die Lösch- und Ladearbeiten an Bord zum Schutze für die dort beschäftigten Arbeiter eine häufigere Kontrolle notwendig machten.

Ein Eingreifen zur Abstellung von Betriebsmängeln war im Berichtsjahr in 436 Fällen erforderlich, die sich wie folgt verteilen:

1) auf Schiffen in den Häfen		in 429 Fällen
2) " " im Stromrevier		" 2 "
3) an Lösch- und Ladeanstalten am Lande		" 5 "
zusammen		... 436 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	" 45 "
c. Steganlagen	" 61 "
d. Lufen und Lufendeckel	" 63 "
e. Dampfwinden und Kräne	" 93 "
f. ungehöriges Einschlängen, Überfüllung	" 20 "
g. Beleuchtung	" 21 "
h. Stellagen und Stellings	" 2 "
i. Ausführung der Arbeit	" 10 "
k. Arbeitsgerätschaften	" 1 Fall
l. Schiffsreeeling	" 1 "

zusammen... 429 Fälle.

Zur Erläuterung vorgenannter Abstellungen sei folgendes bemerkt.

In betreff des Lösch- und Ladegeschirrs ist insbesondere das der fremden Schiffe eingehend revidiert. Wie in den Vorjahren handelte es sich um schlechte oder zusammengespleißte Windedrähte, abgenutzte Bolzen, Blöcke, mangelhafte Tau- und Kettenstroppen u. dergl.

Bei Raumleitern, Laufstegen, Stellagen und Stellings waren Reparaturen oder Neubeschaffungen erforderlich.

Die Steganlagen mußten im Berichtsjahre in 61 Fällen gegen 70 im Vorjahre verbessert werden. Dabei handelte es sich in vielen Fällen weniger um eine schlechte Beschaffenheit der Schiffsstege selbst, als um eine mangelhafte Anbringung und Befestigung derselben.

Bei Lufen und Lufendeckeln handelte es sich um Reparaturen, Neubeschaffungen, Nichtbefestigung der Schiebebalken, Fehlen von Aus- und Einsehvorrichtungen für Schiebebalken und Scheerstöcke, um nicht eingefriedigte Lufen und dergleichen.

An Dampfwinden und Kränen waren zu beanstanden: Undichtigkeiten an Dampfrohren, Flanschen und Stopfbüchsen sowie mangelhafte Ableitung des verbrauchten Dampfes. In der Hauptsache kamen nichtdeutsche Dampfer in Frage. Unter diesen waren es besonders diejenigen, die in Häfen des Mittelmeeres beheimatet waren.

Die Mängel in der Beleuchtung betrafen unzureichende Erhellung der Schiffsräume, das Fehlen von Licht an den Steganlagen, die Benutzung von Petroleumlampen und offenem Licht (Kerzen) in den Räumen bei der Ladung.

Zu 2. An Bord von Schiffen im Stromrevier handelte es sich um Steganlagen zweier mit Baumaterialien beladener Schleppfähne.

Zu 3. Bei den Lösch- und Ladeanstalten am Lande fanden sich Mängel vor bei:

Lösch- und Ladegeschirr	in 3 Fällen
Stellagen	" 1 Falle
Ausführung der Arbeit	" 1 "

Das Journal des Hafeninspektors wies im Berichtsjahr 557 Nummern gegen 715 Nummern des Vorjahres auf. Die Sprechstunden wurden vierzehnmal von Arbeitern benutzt.

In Unfall- und sonstigen Angelegenheiten sind von dem Unterzeichneten 19 gutachtliche Äußerungen abgegeben worden; 8 mal hat er an ortspolizeilichen Untersuchungen teilgenommen.

Weiter ist zu berichten, daß der Hafeninspektor mit denen von Bremerhaven und Hamburg während des Berichtsjahres einen regelmäßigen Verkehr unterhalten hat. Mit dem Inspektor der hiesigen Sektion der Lagerei=Berufsgenossenschaft haben zu verschiedenen Malen mündliche Besprechungen stattgefunden. Es sind mit diesem auch gemeinsame Besichtigungen in den hiesigen Stauereibetrieben vorgenommen worden.

über die Unfälle des Berichtsjahres ist folgendes mitzuteilen:

Es haben sich beim Löffchen und Laden in den stadtbremischen Häfen in den für den Hafeninspektor zuständigen 34 Arbeitsbetrieben 91 Unfälle ereignet.

Es fanden statt von diesen Unfällen:

während der Tagesarbeit (6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends) . . 87 Unfälle

während der Nachtarbeit (6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens) . . 4 "

zusammen . . . 91 Unfälle.

Von den Unfällen waren 79 leichter und 12 schwerer Natur.

Es kamen vor im:

Hafen I 48 Unfälle

Hafen II 32 "

Holzhafen 8 "

Hohentorshafen 1 Unfall

Stromrevier 2 Unfälle

zusammen . . . 91 Unfälle.

Unter den schweren Unfällen sind zwei Fälle zu verzeichnen, in denen die Betroffenen leider ihren Verletzungen erliegen sind. Diese zwei Fälle sollen kurz erläutert werden:

1) An Bord eines Lloydkahns wurde ein Flußschiffer von einem überrollenden Bederblock mit über Bord gerissen und dabei tödlich am Kopf verletzt.

2) Es sollte an Bord des D. „Ganelon“ mit dessen eigenem Ladegeschirr ein ca. 30 Tonnen schwerer Leichter an Deck genommen werden. Nach nochmaliger Überholung des ganzen Geschirrs wurde mit dem Aufwinden des Leichters begonnen. Als sich dieser fast in Deckshöhe befand, flog plötzlich die eine Dampfwinde auseinander, wobei der die Winde bedienende Arbeiter so schwer verletzt wurde, daß er kurz nach Einlieferung ins Krankenhaus verstarb.

Den Unfällen haben folgende Ursachen zugrunde gelegen:

Herabfallen, Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen 31 (6)*

Umschlagen, Umfallen von Lasten und Gegenständen 16 (1)

Ausrutschen und Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit . . . 16 (3)

Arbeitsgerätschaften 6

Bewegen von Lasten, Los- und Ausbrechen 15 (2)

Eiserne Bänder, Eisen- und Holzsplitter 1

Heben, Abkippen 4

Verbrennung durch Säure 2

zusammen . . . 91 Unfälle.

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

Auf die Monate:

Januar . . 11	April . . . 13 (2)	Juli 11 (1)	Oktober 5
Februar . . 3	Mai 8 (1)	August . . . 4	November . . . 3
März . . . 9 (4)	Juni 6	September 8 (2)	Dezember . . . 10 (2)

Waren es im Vorjahre Oktober, November und Januar, in denen sich die meisten Unfälle zutrugen, so sind es jetzt April, Januar und Juli.

Auf die Wochentage:

Sonntag —	Donnerstag 17 (3)
Montag 13 (1)	Freitag 16 (3)
Dienstag 19 (3)	Sonnabend 11 (1)
Mittwoch 15 (1)	

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

Die hauptsächlichsten Unfalltage sind demnach Dienstag und Donnerstag. Im Vorjahre waren es Montag und Freitag.

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

Kategorie der Hafenarbeiter	Am Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends			Bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens			Zus- gesamt für 1910
	Unfälle			Unfälle			
	leicht	schwer	zusammen	leicht	schwer	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4. u. 7.
Ladungsarbeiter	67	9	76	3	—	3	79
Speichereiarbeiter	2	1	3	—	—	—	3
Holzarbeiter	3	1	4	—	—	—	4
Kajearbeiter	—	—	—	—	—	—	—
Schiffshandwerker	2	—	2	—	—	—	2
Seeleute	—	—	—	—	—	—	—
Flußschiffer	1	1	2	—	—	—	2
Kohlenarbeiter	—	—	—	1	—	1	1

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

Auf die Arbeiter

von 15 bis 19 Jahren kamen	1 Unfall
" 20 " 29 " "	15 Unfälle
" 30 " 39 " "	38 "
" 40 " 49 " "	30 "
" 50 " 59 " "	6 "
" 60 " 70 " "	1 Unfall.

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

Es erlitten:	Ladungs- arbeiter	Speicherei- arbeiter	Kohlenarbeiter	Holzarbeiter	Schiffshandwerker	Seeleute	Flußschiffer	zusammen
Augenverletzung	1	—	—	—	—	—	—	1
Kopfverletzung	4	—	—	—	—	—	1	5
Rumpferletzung	9	—	1	1	1	—	—	12
Rippenbruch oder -quetschung	3	1	—	1	—	—	—	5
Hand- oder Fingererletzung	15	1	—	—	1	—	—	17
Arm- oder Beinbruch	5	1	—	—	—	—	—	6
Arm- oder Beinverletzung	25	—	—	1	—	—	1	27
Fuß-, Zehenverletzung und -bruch	10	—	—	—	—	—	—	10
Innere Verletzungen	1	—	—	1	—	—	—	2
Bein-, Fuß-, Arm- oder Handverrenkung	3	—	—	—	—	—	—	3
Leistenbruch	1	—	—	—	—	—	—	1
Brandwunden	2	—	—	—	—	—	—	2

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 in den stadtbremischen Hafenanlagen im Berichtsjahr 34 Arbeitsbetriebe gegen 36 Betriebe des Vorjahres tätig, davon waren:

Stauereibetriebe	6
Holzhandlungen	11
ExpeditionsGeschäfte	7
Kohlenhandlungen	1
Baumaterialienhandlungen	4
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	2
Lagerhaus-Gesellschaft	1
SchiffsreinigungsGeschäfte	2

Ausgeschieden aus dem Hafenbetriebe sind 1 ExpeditionsGeschäft, 1 Kohlenhandlung und 1 Baumaterialienhandlung, hinzugekommen 1 Stauereibetrieb.

In diesen vorbenannten Arbeitsbetrieben wurden während des Berichtsjahres insgesamt 1217 Arbeiter (d. h. Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt, die sich wie folgt verteilen:

	1910	1909
Stauereibetriebe	250	233
ExpeditionsGeschäfte	113	112
Holzhandlungen	396	296
Kohlenhandlungen	10	17
Baumaterialienhandlungen	77	53
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	123	137
Lagerhaus-Gesellschaft	180	231
SchiffsreinigungsGeschäfte	28	31
Selbständige Kolonnen	40	50
	1217	1160

Obgleich die Zahl der Arbeitskräfte gegen das Vorjahr nach vorstehender Zusammenstellung etwas gestiegen ist, so kann trotzdem das Jahr 1910 im allgemeinen für unsere Hafenarbeiter als kein günstiges bezeichnet werden. Einmal hatte das seinen Grund darin, daß die Arbeitsgelegenheit wie in sonstigen Jahren auch im Berichtsjahre durch die örtlichen Wasser- und Witterungsverhältnisse mehr oder minder erheblichen Schwankungen unterworfen war, zum andern lag es in der großen Unregelmäßigkeit der Ankünfte. Wie häufig trat der Fall ein, daß in der einen Woche zahlreiche Schiffe eintrafen, die zu entlöschten oder zu beladen waren und nicht allein alle vorhandenen Arbeitskräfte in Anspruch nahmen, sondern daß sich dann geradezu zur Bewältigung des Verkehrs ein Mangel an Arbeitern geltend machte, während in der folgenden Woche das Gros unserer Arbeiter an den Arbeits-Annahmestellen herumstehen mußte, ohne Arbeit und Verdienst finden zu können. Das ist leider eine Tatsache, die im Berichtsjahre nur zu häufig unsere Hafenarbeiter betroffen hat, und die nicht dazu beigetragen hat, die wirtschaftliche Lage der Arbeiter zu verbessern.

Der seit dem Jahre 1905 gültige Lohntarif für die Gelegenheitsarbeiter der Stauereibetriebe und Lagerhaus-Gesellschaft war vom hiesigen Verbands der Hafenarbeiter im März des Berichtsjahres gekündigt worden. Ein neuer Lohntarif, der zwischen dem Verbands der Hafenarbeiter und verwandter Berufsgenossen und dem Verbands der Arbeitgeber von Hafen- und Speichereibetrieben in Bremen vereinbart worden ist, trat am 1. Juli des Berichtsjahres in Kraft und soll zunächst bis zum 30. Juni 1912 Geltung haben mit der Maßgabe, daß er, wenn er nicht drei Monate vor jenem Termin gekündigt ist, stillschweigend als auf ein Jahr verlängert gilt. Der neue Lohntarif enthält mancherlei Verbesserungen für die Arbeiter. Es mag z. B. hervorgehoben werden:

der Tagelohn für Arbeit im Schiff ist von 4,50 M auf 4,80 M gestiegen; die Überarbeit von 6 bis 9 Uhr abends wird für die Stunde jetzt mit 70 Pfg., darüber hinaus mit 75 Pfg. vergütet.

Zu den Sonderbestimmungen ist zu bemerken, daß die Liste derjenigen Waren, für deren Bearbeitung bereits ein Zuschlag von 10 bzw. 5 Pfg. bezahlt wurde, eine Vermehrung erfahren hat, indem nach dem neuen Lohnstarif jetzt auch für lose Baumwollsaat, lose ungeschälte Erdnüsse, behauene Riegel u. a. Zuschlag geleistet wird.

In bezug auf die Sonntagsarbeit ist zu erwähnen, daß im Berichtsjahre an 39 Sonntagen gegen 27 des Vorjahres gearbeitet worden ist, und daß 74 Schiffe und Fahrzeuge mit Lössen, Läden, Umstauen von Ladung oder Bunkern beschäftigt gewesen sind. Durchschnittlich sind an jedem der 39 Sonntage 75 Arbeiter an Bord von Schiffen mit Lössen oder Läden beschäftigt gewesen gegen durchschnittlich 56 Arbeiter des Vorjahres. Die Sonntagsarbeit hat daher im Berichtsjahre eine Zunahme erfahren. Hervorzuheben ist, daß es hauptsächlich Schiffe, welche Holzladungen angebracht hatten, waren, deren Entloshung die Sonntagsarbeit erforderte. Als Arbeitszeit am Sonntag galt die Zeit von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags, nur in vereinzelten Fällen wurde der Sonntag nachmittag noch in Anspruch genommen.

Auch für die Sonntagsarbeit hat der neue Lohnstarif eine Verbesserung gebracht, indem jetzt laut Vereinbarung gezahlt wird:

für die Zeit von 6—10 Uhr morgens mit einer Frühstückspause	
von 8—8½ Uhr	M 3,50
für die Zeit von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags mit	
gleicher Frühstückspause	" 7,00

Rechnet man den Werktag zu 10 Arbeitsstunden, so sind im Berichtsjahre im stadtbremischen Hafenbetriebe folgende Löhne gezahlt worden:

	Tagesverdienst:		Afford:	
Stauereibetriebe	M 4,50 bis	M 4,80	M 6,00 bis	9,00
(Kohlen)	—	—	" 7,00	" 12,00
Expeditionsengeschäfte	" 4,80	—	" 4,80	" 6,50
Holzhandlungen	" 4,30	" " 4,80	" 5,50	" 10,50
Baumaterialienhandlungen	" 4,00	" " 5,00	" 5,00	" 8,00
Schiffsreinigungsgeschäfte	" 4,50	" " 5,00	" —	—

In dieser Aufstellung sind die laut Lohnstarif vereinbarten Sonderzuschläge für bestimmte Güter nicht mit eingerechnet. Werden also Güter bearbeitet, für die ein Zuschlag gewährt wird, so erhöht sich der eben aufgeführte Tagesverdienst um 50 S bzw. 1 M pro 10 Stunden Arbeitszeit. Auch die Lohnsätze für Arbeiter sind in obiger Zusammenstellung nicht mit aufgeführt worden.

Bemerkenswerte Arbeitsunterbrechungen oder Arbeitseinstellungen sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Endlich erübrigt noch zu erwähnen, daß laut Verordnung vom 9. Dezember 1910 die Zuständigkeit des Hafeninspektors auch auf den Industrie- und Handelshafen ausgedehnt worden ist. Somit unterfallen auch die dort liegenden Schiffe der Kontrolle des Hafeninspektors. Als Beförderungsmittel zu dem Industrie- und Handelshafen stehen dem Unterzeichneten laut Vereinbarung die Wasserfahrzeuge der Bauinspektion für Zollausflußgebiet und Holzhafen zur Verfügung.

Bremen, den 8. März 1911.

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

Unteranlage 2.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremerhaven für das Jahr 1910.

Im Jahre 1910 hat der Hafeninspektor auf 999 Schiffen 2050 Revisionen vorgenommen; in 243 Fällen wurden wegen vorhandener Mängel Anordnungen erlassen; diese bezogen sich auf:

a. Lösch- und Ladegeschirr	in 30 Fällen
b. Raumleitern	" 7 "
c. Steganlagen	" 31 "
d. Lauf- und Ladungsstege	" 5 "
e. Lufen und Lufendeckel	" 74 "
f. Dampfwinden usw.	" 61 "
g. ungehöriges Einschlingen	" 1 Falle
h. Beleuchtung	" 1 "
i. Stellagen und Stellings	" — "
k. Fallreepsleitern	" 18 Fällen
l. Dampfkesselreinigung	" — Falle
m. Arbeitsweise	" 14 Fällen
n. Verschiedenes	" 1 Falle.

Die Gesamtzahl der vorgefundenen Mängel ist um 8 größer als im Vorjahre.

Die Gründe, welche den Hafeninspektor zum Einschreiten veranlaßten, waren die gleichen wie im Vorjahre, nämlich:

zu stark abgenutzte Windenläufer und Drahttaue, Ketten, Schlingen und Schäkel, ferner Ketten, in welche Knoten geschlagen waren;

fehlende oder verbogene Stufen an Raumleitern;

schlechte und steile Lage von Stegen und fehlendes Geländer an denselben;

ungenügend unterstützte Kohlenstege;

schadhafte und schlechtpassende — weil oft an verkehrten Stellen angelegte — Lufendeckel, fehlende Handgriffe an denselben, unbefestigte Scheerstücke und nicht eingefriedigte offene Lufen, deren Sülle niedriger als 80 cm waren;

Undichtigkeiten an Dampfrohren, Flanschen, Ventilen und Stopfbüchsen der Dampfwinden, schlechte Beschaffenheit derselben, unrichtige Ableitung des Rückdampfes sowie fehlende und zerbrochene Schutzvorrichtungen an Kurbeln und Zahnrädern;

beschädigte Fallreepsleitern sowie zerbrochene Stufen an solchen;

die Außerachtlassung der nötigen Vorsicht bei der Arbeit sowie Nichtbeachtung von Unfallverhütungsvorschriften.

Die gerügten Mängel waren zum größten Teil derart, wie sie sich bei jedem Material, welches stark in Anspruch genommen wird, mit der Zeit einstellen und waren solche, zu deren Abhilfe auf der Reise keine Gelegenheit vorhanden war. Den Anordnungen des Hafeninspektors wurde stets bereitwilligst nachgekommen.

Auf einigen fremden Schiffen und besonders auf österreichischen Getreidedampfern waren die Dampfwinden zum Teil schon so verbraucht, daß größere, längere Zeit in Anspruch nehmende Reparaturen vorgenommen werden mußten, wobei Arbeitsunterbrechungen nicht zu vermeiden waren.

Die Sprechstunden wurden von Hafenarbeitern insgesamt dreimal benutzt; kleinere Mängel wurden dem Hafeninspektor gelegentlich der Revisionsgänge gemeldet.

Laut Ein- und Abgangs-Journal sind im Berichtsjahre 766 Schreiben (gegen 803 im Vorjahre) erledigt; darunter befanden sich die Akten von 99 Unfalluntersuchungen, die dem Hafeninspektor zur Kenntnisaufnahme eingesandt wurden. In besonderen Fällen hat der Hafeninspektor den Untersuchungen beigewohnt, eine Besichtigung der Unfallstellen vorgenommen und die Verletzten sowie die Zeugen des Unfalles persönlich befragt.

Mit den Hafeninspektoren in Bremen, Hamburg und Lübeck hat ein mündlicher und schriftlicher Meinungsaustausch in wichtigen, die Ausübung des Dienstes betreffenden Fragen stattgefunden.

Die Anzahl der Unfälle ist um 2 größer als im Vorjahre; sie beträgt 202. Die Anzahl der verletzten Personen beträgt wie im Vorjahre 203.

Von den Unfällen waren 194 leichter und 8 schwerer Natur gegen 191 leichte und 9 schwere Unfälle im Vorjahre.

Die Unfälle verteilen sich auf:

7 Stauereibetriebe und

4 technische Betriebe.

Folgende Zusammenstellung ergibt als Ursachen der Unfälle:

		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		leicht	schwer	leicht	schwer
1	Dampfwinden, Motore, Transmissionen usw.	1	—	1	—
2	Umfallen von Stapeln	1	—	—	—
3	Fehlschlag mit oder Abgleiten von Hand- haben, Hämmern und anderen Werk- zeugen	5	—	8	—
4	Umfallen von Gegenständen	4	—	3	—
5	Herabfallen von Gegenständen	10	—	8	—
6	Bewegen, Umfanten, Verstaunen von Gütern und Lasten	60	3	12	—
7	Pendeln oder Ausschleßen von Lasten	6	—	2	—
8	Überheben, Vergreifen, Vertreten	3	—	—	—
9	Zufen an- bzw. ablegen	6	—	—	—
10	Fall in Laderäume oder Vertiefungen	2	—	4	4
11	Fall von Stegen, Stellagen usw.	3	—	1	—
12	Fall von Treppen, Leitern usw.	4	—	5	—
13	Fall oder Sprung von Stapeln oder Er- höhungen	4	—	4	1
14	Fall infolge Ausgleitens, Stolperns, Stoßes usw.	5	—	12	—
15	Abpringende Koft- und Eisenpläne; Holz- splitter, Staub u. a.	—	—	5	—
16	Feuergefährliche oder heiße Gegenstände, giftige Gase usw.	—	—	8	—
17	Scharfe Kanten, hervorstehende Nägel usw. .	1	—	1	—
18	Plötzliches, unvorhergesehenes Schließen von Türen, Klappen, Fenstern usw.	—	—	3	—
19	Besondere Ursachen	—	—	3	—

Schuld dritter Personen, schlechtes Material oder Mängel in den Betriebs-
einrichtungen waren in keinem Falle die Ursache eines Unfalles.

Bei den schweren Unfällen hatten leider zwei den Tod der Verunglückten
zur Folge; die Fälle betrafen:

einen Elektriker, welcher am Mast eines Dampfers mit der Reparatur
der Topplaterne beschäftigt war; er verlor dabei den Halt und stürzte
aus beträchtlicher Höhe herab auf Deck;

einen Schiffbauer, welcher im Bunker eines Dampfers an der
Isolierung der Heizraumwände arbeitete; er trat beim Wegtragen einer
Platte in eine mit dieser Platte verdeckt gewesene Trimm Luke und fiel
in den unteren Bunker hinab.

Die anderen Verletzungen bestanden in Quetschungen und Kontusionen an Kopf oder Rumpf in 46 Fällen, an Gliedmaßen in 101 Fällen; offene Wunden erhielten 18, Brandwunden 8 Personen. Knochenbrüche kamen 6 mal, Gehirnerschütterungen und innerliche Verletzungen ein- bzw. zweimal, Verstauchungen und Verrenkungen 15 mal, Leistenbruch einmal und Augenverletzungen 3 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			Insgesamt für 1910
	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zusammen	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4 + 7.
Ladungsarbeiter	73	2	75	24	—	24	99
Kohlenarbeiter	12	—	12	2	—	2	14
Kajearbeiter	3	1	4	1	—	1	5
Klempner, Schlosser, Schmiede usw.	26	4	30	1	—	1	31
Tischler, Zimmerleute usw.	14	—	14	—	—	—	14
Takler	3	—	3	—	—	—	3
Maler	6	—	6	—	1	1	7
Kesselreiniger	15	—	15	—	—	—	15
Kostklopfer	11	—	11	1	—	1	12
Tonnenmacher	2	—	2	—	—	—	2
Maurer	1	—	1	—	—	—	1
	166	7	173	29	1	30	203

II.

Verteilung auf die Monate:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Januar	16 (2)*	9 (1)	2	4	1 (1)
Februar	17 (1)	8	2	7 (1)	—
März	10	5	—	5	—
April	10	4	2	4	—
Mai	23	11	3	8	1
Juni	25	10	7	8	—
Juli	11	3	1	7	—
August	19 (2)	7	2	10 (2)	—
September	14	3	2	8	1
Oktober	20 (1)	13 (1)	1	6	—
November	22 (1)	13 (1)	3	6	—
Dezember	16 (1)	5	2	9 (1)	—

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind schwere Unfälle.

III.

Verteilung auf die Wochentage:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Sonntag	3	1	2	—	—
Montag	20 (1)*	6	3	10 (1)	1
Dienstag	34 (3)	15 (1)	5	13 (1)	1 (1)
Mittwoch	37 (2)	19 (1)	5	13 (1)	—
Donnerstag	43 (1)	20 (1)	5	18	—
Freitag	40	20	5	14	1
Sonnabend	26 (1)	10	2	14 (1)	—

IV.

Dem Alter nach entfielen die Unfälle:

auf Arbeiter im Alter	Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter	Schiffs- handwerker
bis 20 Jahren	—	9
von 20 " 30 "	24	31
" 30 " 40 "	42	23
" 40 " 50 "	32	13
" 50 " 60 "	17	9
über 60 Jahre	3	—

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

Die Anzahl der Betriebe, welche Hafenarbeiter und Schiffshandwerker auf den in den hiesigen Häfen liegenden Schiffen beschäftigten, betrug 71.

Von den Betrieben waren:

Stauereibetriebe (inkl. Kohlen)	17
Kohlehandlungen	19
Baugeschäfte, Baumaterialien- und Holzhandlungen	12
Getreidehandlungen und Speditionsfirmen	7
Technische Betriebe	16

Die Anzahl der in diesen Betrieben beschäftigt gewesenen Hafenarbeiter hat gegenüber dem Vorjahre noch um ein Geringes (bei den Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeitern um 14, bei den Schiffshandwerkern um 9) abgenommen; sie betrug:

im Stauereibetrieb (Waren)	998
(Kohlen)	325
bei Kohlehandlungen	26
" Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	36
" Getreidehandlungen und Speditionsgeschäften	17
an als Hafenarbeiter mitzuzählenden Personen der Schiffsbesatzungen	25

1427

Die Anzahl der Schiffshandwerker betrug 1494

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

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind schwere Unfälle.

Die vorhin erwähnte Abnahme bei den Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeitern ist auf den Rückgang der Einfuhr von Baumaterialien usw. zurückzuführen; die Einfuhr beschränkte sich fast ausschließlich auf die zum Hafenerweiterungsbau gebrauchten Mengen an Kies und Steinen. Die von der privaten Bautätigkeit verbrauchten, auf dem Wasserwege eingeführten Quantitäten waren ganz gering.

Eine wenn auch nur geringe Zunahme der Arbeitshäufigkeit ist dagegen im Stauereibetriebe zu verzeichnen; es scheint, daß der durch die im Jahre 1907 eingetretene Krisis bewirkte Rückgang zum Stillstand gekommen ist.

Die Lohnverhältnisse der Hafenarbeiter und Schiffshandwerker haben sich im Laufe des Berichtsjahres insofern geändert, als der für Stauereibetriebe geltende bis zum 30. Juni 1912 verlängerte Lohn tarif seit dem 1. Juli 1910 eine Erhöhung des Tagelohns um 20 Pfennig für den zehnstündigen Arbeitstag aufweist, welcher am 1. Januar 1911 eine gleich große Lohnaufbesserung folgen wird. Die Sätze für Überstunden und Extraarbeiten blieben unverändert. Die im Berichtsjahre auf den deutschen Schiffswerften ausgebrochene Lohnbewegung hatte für die in den hiesigen Häfen beschäftigten Schiffshandwerker keine Arbeitsunterbrechung zur Folge; ihre Löhne wurden jedoch den bei den Einigungsverhandlungen getroffenen Abmachungen gemäß um 1 bis 2 Pfennige für die Stunde erhöht.

Der durchschnittliche Tagesverdienst betrug:

	Tagelohn M	Stundenlohn M	Alford M
im Stauereibetrieb (Waren) I. Halbjahr	4,60—5,75	4,30—5,30	6,00—9,00 (nur Getreide)
" " II. "	4,80—5,75	—	—
" " (Kohlen)	—	—	8,00—12,00
bei Kohlenhandlungen	—	—	5,00—9,00
" Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	—	4,50—5,00	5,00—8,00
" Getreidehandlungen und Speditionsgeschäften	—	4,50—5,00	6,00—10,00
" technischen Betrieben	3,70—5,80	3,70—5,80	—

Arbeitseinstellungen sind im Berichtsjahre in den hiesigen Betrieben nicht vorgekommen. Der Streik der Hafenarbeiter in Brake veranlaßte einige Getreidedampfer die hiesigen Häfen zwecks Entlöschung aufzusuchen. Die hiesigen Hafenarbeiter verweigerten jedoch die Arbeit, und so mußte eines der Schiffe nach längerer Zeit zur Entlöschung nach Brake gehen, während ein anderes die Ladung mit eigener Mannschaft löschte.

Die Nachtarbeit hielt sich ziemlich auf gleicher Höhe wie im Vorjahre. Es wurden in 298 (302) Nächten während der ganzen Nacht und in 30 (23) Nächten in der Zeit vor Mitternacht auf insgesamt 1029 (992) Schiffen Ladungsarbeiten von durchschnittlich 135 (133) Mann verrichtet; davon löschten 470 (519) Schiffe ihre Ladung, während 559 (473) Schiffe beladen wurden. Aus 38 (34) Schiffen wurden Kohlen gelöscht und 42 (64) Schiffe wurden von durchschnittlich 57 (70) Mann mit Bunkerkohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffshandwerker, welche nach 6 Uhr abends auf Schiffen beschäftigt waren, betrug im Durchschnitt 107 (107) Mann für die Nacht. Die Kontrolle der Nachtarbeit wurde durch gelegentliche Revisionen ausgeübt.

Ferner wurden an 36 (32) Sonn- und Festtagen 39 (33) Schiffe beladen und 29 (18) Schiffe entlösch. Handwerker wurden nur in ganz dringenden Fällen an Sonntagen an Bord beschäftigt.

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

Bremerhaven, im März 1911.

Der Hafeninspektor.
(gez.) Richter.