

23. Ausbau der Zufahrtstraße vom Industrie- und Handelshafen beim Gröpelinger Friedhof.

Die Bürgerschaft bewilligt für den im Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vom 30. März 1910 (Verhdlg. S. 370) näher beschriebenen Zweck 50 900 M als weitere Rate auf den Fonds „Industrie- und Handelshafen“ mit der Maßgabe, daß die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, mit der Ausführung zu beauftragen ist.

Mitteilung des Senats

vom 15. April 1910.

1. Inventar für den III. Bauabschnitt der Hauptfeuerwache.
2. Hochbauten an der Schleuse des Industrie- und Handelshafens.
3. Übertragbarkeit von Positionen des Budgets der Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
4. Ratscafé.
5. Instandsetzung des Hauses Contrescarpe 119.
6. Erwerb eines Teils des Grundstücks Gasteder Chaussee Nr. 83, Katasterbezeichnung 26 A a b d.
7. Ankauf von Grundstücken in der Feldmark Gastedt.
8. Übertragbarkeit der Positionen des Spezialbudgets Nr. 76 (Generalsteueramt).

Zu den oben genannten Gegenständen tritt der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 13. April d. J. bei.

9. Weserbahnhof.

Der Senat stimmt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 13. April d. J. zu und hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen beauftragt, das Erforderliche zu veranlassen.

10. Durchführung der Talstraße zur Vereinsstraße.

Der Senat kann den Beschlüssen der Bürgerschaft vom 25. November 1908 und 13. Januar 1909 auch nach wiederholter Prüfung nicht zustimmen, muß vielmehr die von der Deputation für Regulierung der Baulinien in deren Berichten vom 14. Juni 1907 und 5. Januar 1909 und die von der bürgerschaftlichen Kommission in deren Bericht vom 28. Oktober 1908 gegen eine Verbindung der Talstraße mit der Vereinsstraße geltend gemachten Gründe nach wie vor als durchaus zutreffend anerkennen.

11. Neupflasterung der Schlachthofstraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Baudeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Im Budget 1907 (S. 152) sind für eine Neupflasterung der Schlachthofstraße von der Gustav Deetjen-Allee bis zur Einfahrt des Schlachthofes die Mittel bereitgestellt. Die Ausführung der Arbeit hat jedoch aufgeschoben werden müssen, weil die Einlegung von Straßenbahngleisen bei Gelegenheit der Neupflasterung erforderlich erschien in Rücksicht auf die schwebenden Erwägungen, betreffend die Straßenbahnverbindung nach der äußeren Bahnhofsvorstadt. Ein Antrag der Polizeidirektion, diese Straßenbahnverbindung betreffend, hat Senat und Bürgerschaft im Juni 1909 vorgelegen (Nr. 10 der Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft vom 25. Juni 1909 S. 745 ff.), ist aber auf Beschluß der Bürgerschaft vom 7. Juli 1909 der Deputation für die Straßenbahn überwiesen worden. Diese Deputation kann zurzeit noch nicht eine diesbezügliche neue Vorlage an Senat und Bürgerschaft machen, und sieht sich die Unterzeichnete nicht in der Lage, den Abschluß der Verhandlungen in dieser Hinsicht abzuwarten.

Die Baudeputation hält die längere Belassung der Fahrbahn in dem jetzigen Zustand für unmöglich und empfiehlt, die Ausführung der Neupflasterung umgehend vorzunehmen unter Einhaltung einer Fahrbahnbreite von 9 m statt 6,25 m.

Die Herstellung einer 9 m breiten Fahrbahn für die Schlachthofstraße läßt sich sehr wohl rechtfertigen, gleichgültig, ob durch die Straße eine doppelgleisige Straßenbahn gelegt wird oder nicht, wegen der großen Zahl der Lagerplätze und Betriebe, welche an dieser Straße liegen, und der Bedeutung der Straße für den Durchgangsverkehr, besonders für schweres Fuhrwerk. Hierzu kommt noch, daß nach der Vorlage wegen Umgestaltung der Bahnhofsanlagen vom 18. März d. Js. die Schlachthofstraße demnächst einen bedeutenden Teil des Auswandererverkehrs wird aufnehmen müssen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt hiermit die Neupflasterung der Schlachthofstraße von der Gustav Deetjen-Allee bis zur Einfahrt in den Schlachthof sofort vorzunehmen, der Fahrbahn eine Breite von 9 m zu geben und die Mehrkosten im Betrage von $82\,300 - 60\,600 = 21\,700$ M in das Budget für 1910, „Neulegung bestehender Straßen“, nachträglich einzustellen.

Angeichts der unhaltbaren Zustände darf um eine baldige Beschlußfassung ergebenst ersucht werden.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rasnow.** (gez.) **M. Voettcher.**

12. Übertragbarkeit des Titels II Pos. 5 auf Pos. 1 und 2 desselben Titels der allgemeinen Bauverwaltung.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Allgemeine Bauverwaltung, einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die der allgemeinen Bauverwaltung im Rechnungsjahre 1909/10 im Fonds des Titels II Pos. 1 für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Büreaus und Pos. 2 für Beschaffung von Formularen, Schreib- und Zeichenmaterialien zur Verfügung gestellten Mittel sind um einen Betrag von etwa 1400 M, vorbehaltlich

genauer Feststellung bei der Rechnungslegung, überschritten. Die Überschreitung ist auf die Erweiterung einzelner Bauinspektionen und die Neueinrichtung der Tiefbauinspektion III, deren Bedürfnisse nicht von vornherein eingeschätzt werden konnten, zurückzuführen.

Von den Mehrkosten können durch die im Budget vorgesehene Übertragbarkeit der Pos. 1, 2 und 3 des Titels II 800 M von den Ersparnissen des Fonds Pos. 3, Reisekosten, getragen werden, während für die verbleibenden 600 M die bei dem Fonds Titel II Pos. 5, Gerätelager, gemachten Ersparnisse von rund 750 M zur Deckung herangezogen werden müssen.

Es wird gebeten, die Übertragbarkeit der Ersparnisse des Titels II Pos. 5 auf die Pos. 1 und 2 desselben Titels zu genehmigen.

Die Deputation, Abteilung Allgemeine Bauverwaltung.
(gez.) **Wessels.** (gez.) **W. Lehmann.**

13. Festsetzung von neuen Straßen- und Häuserlinien für die Gröpelinger und Waller Chaussee und für die Utlbremerstraße zwischen Lindenhof- und Hansastrasse.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat den nachstehenden Bericht eingereicht, in dem sie beantragt, für die in der Überschrift benannten Chausseen und für den benannten Teil der Utlbremerstraße neue Straßen- und Häuserlinien zu beschließen.

Die beifolgenden Pläne haben nebst den dazu gehörigen Verzeichnissen dem Gesetze gemäß zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Es sind dagegen folgende Einwendungen erhoben worden, die der Senat der Bürgerschaft hierneben zugehen läßt:

- 1) Die Eigentümer von Utlbremerstraße Nr. 133, 135 und 135 A, Wwe. Oldenbürger, Hugo Härtling und Heinr. Grelle, wünschen die Übernahme der ganzen Vorgärten, da die nach der Regulierung verbleibenden Reste der Vorgärten für sie wertlos seien.
- 2) G. Wurtmann, Waller Chaussee Nr. 33, wendet ein, daß sein Grundstück dadurch, daß das Wohnhaus ohne Vorgarten direkt an die Straße zu liegen komme, erheblich entwertet werde, zumal sich unmittelbar vor seinem Grundstück eine stark frequentierte Umsteigestelle der Straßenbahn befinde.
- 3) Der Schmiedemeister J. Köbken, Waller Chaussee Nr. 199, macht geltend, daß er auch bei gleichem Geschäftsgange einen größeren Neubau werde aufzuführen müssen, weil der Fußbeschlagplatz vor der Schmiede völlig und der Wagenplatz fast vollständig in Wegfall käme. Er würde hierdurch auch einen erheblichen geschäftlichen Schaden erleiden. Endlich würde der Parterrefußboden des alten Hauses nach der Regulierung zwei Stufen niedriger als das Trottoir liegen.
- 4) Der Eigentümer der Grundstücke Waller Chaussee Nr. 200, 202 und 204, A. Bätjer, Inhaber einer Krämerei und Bäckerei, beschwert sich darüber, daß von seinem Vorhofe vor den Häusern Nr. 200—204 so viel abgeschnitten werde, daß seine Kunden, vorwiegend Landleute, nicht mehr mit Wagen bei ihm vorfahren könnten. Ferner werde das Haus Nr. 204, in dem sich zurzeit die Post und ein Barbiergehäus befänden, denselben Zwecken kaum noch dienen können, da es von der Straßenlinie angeschnitten werde und ein Ausbau mit Rücksicht auf die Vorgartenlast ausgeschlossen sei. Er bäte, von Vorgärten vor seinen Geschäftshäusern überhaupt abzugehen.
- 5) Witwe Kälke, Eigentümerin des Grundstücks Waller Chaussee Nr. 206, wünscht die Verlegung der Straßenlinie, weil das Restgrundstück bei Durchführung der

Regulierung nicht mehr bebaubar bleibe, so daß sie ihr Detailgeschäft nicht weiter betreiben könne.

- 6) Auch der Wirt H. Meyer, Waller Chaussee Nr. 207, wünscht eine Verschiebung der Straßenlinie, weil sonst sein Haus, das auf einer von der Regulierung zum Teil in Anspruch genommenen Anhöhe liege, teilweise neu fundamentiert werden müsse und weil ferner eine vor seiner Wirtschaft liegende Auffahrt, die von den Landleuten besonders gerne benutzt werde, fortfallen müsse, wodurch er geschäftlichen Schaden erleiden würde.
- 7) Der Landwirt Hinr. Görks, Waller Chaussee Nr. 210, bittet ebenfalls um eine Verlegung der Straßenlinie, da er sonst auf seinem Grundstück Landwirtschaft nicht mehr betreiben könne; insbesondere würden nach erfolgter Regulierung die Gebäude gegenüber dem Straßenniveau wohl so hoch liegen, daß man mit Erntewagen usw. nicht mehr hineinfahren könne.
- 8) Den gleichen Wunsch hat der Eigentümer von Waller Chaussee Nr. 220, Joh. Seemann, geäußert, der mit Rücksicht auf sein hohes Alter sein Haus zu verschonen bittet.
- 9) Gerhard Boljes, Waller Chaussee Nr. 229, möchte von seinem Grundstück höchstens 1 bis 2 m abgetrennt und die Regulierung im übrigen auf der gegenüberliegenden Seite vorgenommen sehen. Er meint, daß sein Grundstück infolge der Verringerung des Gartens nicht mehr so idyllisch liegen würde wie früher, vor allem auch, weil an seinem Grundstück eine $1\frac{3}{4}$ bis 2 m hohe Stützmauer aufgeführt werden müßte. Er führt ferner aus, daß infolge dieses Niveaunterschiedes auf seinem Grundstück keine Landwirtschaft wieder betrieben werden könne, was an sich nicht ausgeschlossen sei.
- 10) Auch der Eigentümer von Waller Chaussee Nr. 237, L. Looße, beantragt, die Regulierung auf der anderen Seite, auf dem Achelischen Grundstücke, vorzunehmen.
- 11) J. Achelis, Waller Chaussee, Kataster-Parzelle 487, 496 usw., erhebt Einspruch dagegen, daß für sein Grundstück eine Vorgartentiefe von 10 m vorgesehen ist. Er glaubt, daß eine Vorgartentiefe von 6 m genügen würde und daß eine größere Vorgartentiefe eine ungerechtfertigte Last für sein Grundstück sei, indem die Ausnutzung des Grundstücks dadurch erschwert würde.
- 12) Endlich beschwert sich Heinr. Matzfeldt darüber, daß sein Etablissement bei Herstellung der neuen Straßenlinie abgebrochen werden müsse, während vor dem Etablissement doch freier Platz genug vorhanden sei. —

Der Senat erklärt sich zu diesen Einwendungen auf Grund des Berichtes seiner Kommissare bei der Deputation wie folgt:

Zu 1. Ein Anlaß zum Erwerb der ganzen Vorgärten liegt für den Staat nicht vor.

Zu 2. Die Regulierung ist auf die nordöstliche Seite gelegt, weil die hier liegenden Grundstücke vorspringen. Bei Verlegung der Linie auf die andere Seite würde die Linienführung der Straße eine wesentlich schlechtere werden.

Zu 3. Abgesehen davon, daß die Ecke an der Stiftstraße mit einem Halbmesser von 3 m abgerundet ist, ist die Straßenlinie vor dem Grundstück von Röbbken kaum geändert. Röbbken scheint zu glauben, daß die vor seinem Hause liegende, von ihm als Wagen- und Beschlagplatz benutzte Fläche ihm gehöre. Diese Fläche gehört aber nach dem Kataster dem Staate. Die Einwendung ist also, soweit sie sich gegen Entziehung dieser Fläche richtet, unbegründet. Über die zukünftige Höhenlage des Bürgersteiges kann noch nichts sicheres gesagt werden. Sollte demnächst ein Fall des § 191 der Bauordnung eintreten, so wird demgemäß zu verfahren sein.

Zu 4. Vor den Häusern des Bätjer Nr. 200 und 202 wird ein 6,5 m breiter Vorhof bleiben. Der Vorhof vor dem Hause Nr. 202 ist allerdings durch eine Veranda stark eingeengt. Wenn aber der verbleibende Vorhof das Vorfahren von Wagen nicht mehr zulassen sollte, müßten die Wagen wie in anderen Straßen

auf der Chaussee halten. Das Haus Nr. 204 wird von der Straßenlinie allerdings ungünstig geschnitten, eine Verschiebung der Straßenlinie ist aber nicht wohl möglich, jedenfalls nicht zu empfehlen, denn die etwas weiter nach Nordwesten liegende Gegenkrümmung muß gemildert werden. Dem Wunsche Bätjers, es möge von Vorgärten vor seinen Häusern ganz abgesehen werden, kann nicht entsprochen werden, denn es würde ihm dann eine Bebauung bis an die Straßenlinie freistehen, was nicht statthaft ist. Falls der Wunsch Bätjers etwa dahin zu verstehen ist, daß die Vorgärten nicht einfriedigen möchte, so steht es ihm frei, sich mit einem entsprechenden Gesuche an die zuständige Stelle, die Baupolizei, zu wenden.

Zu 5 bis 8. Die in den Eingaben von Wwe. Kälke, H. Meyer, Görks und Seemann enthaltenen Anträge auf Verlegung der Straßenlinie können aus dem zu 4 angegebenen Grunde, mit Rücksicht also auf die vorhandene zu verbessernde Gegenkrümmung, nicht berücksichtigt werden. Soweit diese Eingaben erforderliche bauliche Veränderungen betreffen, werden sie, wie auch alle übrigen Einwendungen, in dem gesetzlichen Verfahren ihre Erledigung finden.

Zu 9. Auf Grund der Einwendung von Boljes, dessen Grundstück ursprünglich noch stärker in Anspruch genommen werden sollte, ist die Straßenlinie bereits erheblich verschoben worden. Die ganze Regulierung auf der anderen Seite vorzunehmen, ist, abgesehen auch davon, daß die Gegenkrümmung der Chaussee dadurch nicht besser würde als bei der geplanten Regulierung, aus zwei Gründen nicht zu empfehlen. Zunächst müßte die Regulierung dann bei dem Achelischen Grundstück Kataster-Parzelle 487 vorgenommen werden. Achelis hat aber eine eiserne Einfriedigung auf einer gemauerten Futtermauer, und die Versetzung dieser Einfriedigung würde dem Staate erhebliche Kosten verursachen. Sodann gehört der Grund und Boden auf der nordöstlichen Seite auf einer erheblichen Strecke bereits dem Staate. Die Straße etwa südöstlich vom Endpunkt dieser Strecke nach Südwesten zu schwenken, würde eine wenig gute Führung der Chaussee bedeuten.

Zu 10. Aus den gleichen Gründen erledigt sich auch die Eingabe von Loose.

Zu 11. An der Waller Chaussee von der Ackerstraße bis zur Langenreihe und an der nordöstlichen Seite weiterhin bis zur Wallerstraße sind 10 m tiefe Vorgärten vorgesehen, um das landschaftliche Bild möglichst zu erhalten. Es wird daher auch hier auf 10 m tiefe Vorgärten zu bestehen sein.

Zu 12. Die Einwendung von Mattfeldt beruht anscheinend auf einem Irrtum. Er wird die neue Häuserlinie für die neue Straßenlinie gehalten haben. Die Straßenlinie trifft sein Wirtshaus nicht; sie fällt nur zum Teil mit der Häuserlinie zusammen. Ein Abbruch des Gebäudes infolge der Regulierung kann daher nicht in Frage kommen.

Im übrigen ist der Senat nach den ihm erstatteten Berichten der Ansicht, daß im Verkehrsinteresse eine erhebliche Verbreiterung der beiden Chausseen und der fraglichen Strecke der Ubbremerstraße ein jetzt schon dringendes und immer dringender werdendes Bedürfnis ist, wobei gleichzeitig dafür zu sorgen sein wird, daß, soweit landschaftliche Reize in Frage kommen, diese möglichst erhalten bleiben.

Der Senat erteilt demnach dem von der Deputation gestellten Antrage seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Im Anschluß an die bereits von Senat und Bürgerschaft beschlossenen neuen Straßen- und Häuserlinien für die Burger, Oslebshausen und Gröpelinger Chaussee von Burg bis zur Lindenhofstraße legt die unterzeichnete Deputation zwei weitere Pläne Blatt IV und V vor für die Festsetzung neuer Straßen- und Häuserlinien für die Gröpelinger, für die Waller Chaussee und für die Ubbremerstraße von der Lindenhof- bis zur Hansastraße. In den Plänen sind die Chaussee- und Straßenstrecken fortlaufend untereinander aufgetragen. Die neuen Straßenlinien sind mit starken roten Linien und die zu beschließenden Häuserlinien mit schwachen roten

Linien gezeichnet. Für die Strecke von der Lindenhofstraße bis zur Moorstraße ist fast durchweg schon eine größere Breite als 24 m vorhanden, so daß auf dieser Strecke die neuen Straßenlinien nur an wenigen Stellen von den alten abweichen. Von der Moorstraße bis zur Luchtbergstraße ist die bestehende Straßenbreite etwa 16 m. Da im weiteren Verlaufe die Chaussee 24 m breit und breiter ist, so muß auf der kurzen Strecke von der Moorstraße bis zur Luchtbergstraße eine erhebliche Verbreiterung allmählich durchgeführt werden, was nur, wie im Plane gezeichnet, durch Aufschneidung der Häuser Nr. 116, 117 und 113 erfolgen kann. Das Haus Gröpelinger Chaussee Nr. 116 ist seit der Auslegung des Planes bereits abgebrochen worden.

Von der Alteneischerstraße bis zur Langereihe schwankt die jetzige Breite zwischen 15,70 m und 22,0 m. Auf dieser Strecke ist die neue Straßenbreite zu 22 m angenommen, wobei nur die beiden Gebäude Gröpelinger Chaussee Nr. 22 und 20 angeschnitten werden müssen. Zwischen der Langereihe und dem Ritter-Raschen-Platz hat die Waller Chaussee eine verhältnismäßig starke S-förmige Biegung. Auch ist die Chaussee hier nur knapp 12 m breit. Die Deputation ist der Meinung, daß aus Verkehrsrücksichten an dieser Stelle eine erhebliche Begradigung und Verbreiterung stattfinden muß. Eine Scheune und die Häuser Nr. 216—212 fallen vollständig in die neue Straße. Außerdem werden die Häuser Nr. 220, 206, 204 und eine Scheune von der neuen Straßenlinie getroffen. Die Chaussee wird hier bis auf etwa 30 m verbreitert. Im weiteren Verlaufe der Waller Chaussee und der Uthbremerstraße bis zur Hanjastraße kann fast überall, ohne Gebäude anzuschneiden, eine Breite von 20 m erreicht werden. Die im Plane Blatt IV eingetragenen Häuserlinien sind fast alle 6 m hinter die neuen Straßenlinien zurückgelegt. Nur bei einem Teil der Grundstücke Gröpelinger Chaussee Nr. 159, 139 und 133, bei den Grundstücken Gröpelinger Chaussee Nr. 155, 149, 147, 145, 119, sowie bei den Grundstücken Kataster-Bezeichnung 55, 57, 61, 62, 66, 67, 68 sind mit Rücksicht auf die bebauten Grundstücke 8—10 m tiefe Vorgärten angenommen und für die Strecke von der Ackerstraße bis zur Langereihe und an der nordöstlichen Seite weiter bis zur Wallerstraße sind 10,0 m tiefe Vorgärten vorgesehen, um das landschaftliche Bild möglichst zu erhalten. Die auf Blatt V eingezeichneten Häuserlinien liegen im übrigen bis zur Glücksburgerstraße 6 m zurück. Im weiteren Verlaufe sind die Häuserlinien nach Möglichkeit den bestehenden Verhältnissen angepaßt. Die vorzuschreibenden Vorgartentiefen schwanken hier zwischen 4 und 6 m.

Die Deputation beantragt danach:

- 1) die in den beiden Plänen Blatt IV und V stark rot eingezeichneten Linien als neue Straßenlinien und
- 2) die in den beiden Plänen schwachen roten Linien als Häuserlinien zu beschließen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.**

(gez.) **H. G. Schütte.**

14. Jahresbericht der Hafeninspektoren.

Der Senat läßt der Bürgerschaft die von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1909 hierneben zugehen.

Anlage.

Bericht.

Die Deputation beehrt sich, dem Senat und der Bürgerschaft die Jahresberichte der Hafeninspektoren für das Jahr 1909 hierneben zu überreichen.

Bremen, den 14. April 1910.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.** (gez.) **Uddicks.**

Unteranlage 1.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremen für das Jahr 1909.

Im Berichtsjahr wurden vom Unterzeichneten 1896 Revisionen auf 1609 Schiffen und Fahrzeugen ausgeführt, es wurden hiervon

auf 1350 Schiffen einmal	
220 „	zweimal
39 „	drei und mehrere Male

Besichtigungen vorgenommen.

In Anlaß von Unfällen wurden 42 Schiffe und Fahrzeuge wiederholt besichtigt. Sodann haben bei einer Anzahl Lösch- und Ladeanstalten am Lande, am Holz- und Fabrikenhafen, Hohentorshafen und im Stromrevier, soweit der Hafeninspektor hierfür zuständig war, Revisionen in 45 Fällen stattgefunden, auch wurden 2 Betriebe anlässlich von Unfällen aufgesucht. Das Stromrevier der Weser ist im Berichtsjahr 12 mal begangen worden.

Zu der Anzahl der revidierten Schiffe ist zu bemerken, daß eine größere Anzahl Schiffe, die in den stadtbremischen Häfen verkehren, in regelmäßiger Fahrt beschäftigt sind. Es handelt sich um Schiffe und Fahrzeuge, die während eines Jahres 20—40 Reisen machen, Schiffe, deren Aufenthalt im Hafen einen, höchstens zwei Tage währt und deren ganze Rundreise in 8—9 Tagen vollendet ist. In der Statistik des Schiffsverkehrs werden diese Schiffe jedesmal gezählt, wenn sie die hiesigen Häfen besuchen. Neben einer Reihe ausländischer Fahrzeuge sind es hauptsächlich bremische, die dabei in Betracht kommen. Diese Schiffe bei jedesmaliger Ankunft im hiesigen Hafen wieder zu besichtigen, ist deshalb nicht notwendig, weil ihre örtlichen Verhältnisse wie auch ihr Arbeitsgeschirr vollständig bekannt sind. Ferner muß den Schiffen auch Zeit und Gelegenheit gegeben werden, Mängel, auf die der Hafeninspektor hingewiesen hat, beseitigen zu können. Da sich nun bei diesen Tourenschiffen der Brauch eingebürgert hat, möglichst Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten, bis zu einer zulässigen Grenze natürlich, in den eigenen Betriebs-Werkstätten auszuführen, so werden diese Abstellungen meist nach erfolgter Rückkehr in den hiesigen Hafen gemacht, falls sich während der Rundreise eine passende Gelegenheit hierfür nicht geboten hat. Gegen dieses Verfahren ist in der bisherigen begrenzten Anwendung vom Standpunkte des Arbeiterschutzes nichts einzuwenden gewesen; zumal den Wünschen des Hafeninspektors auf Abstellung vorgefundener Mängel jederzeit bereitwilligst entsprochen worden ist. Bei fremden Schiffen, die in unseren Häfen verkehren, ist es in der Regel erforderlich, jedesmalige und eingehendere Besichtigungen als bei den deutschen vorzunehmen. Zu verschiedenen Malen haben die mangelhaften Einrichtungen auf fremden Schiffen die Anwesenheit des Unterzeichneten für längere Zeit, vormittags und nachmittags, an Bord eines Schiffes notwendig gemacht.

Abstellungen von Betriebsmängeln wurden in 479 Fällen veranlaßt und zwar:

1) an Schiffen in den Häfen	in 470 Fällen
2) " " im Stromrevier	" 2 "
3) " Lösch- und Ladeanstalten am Lande	" 7 "
zusammen...	479 Fälle.

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

a. Lösch- und Ladegeschirr	in 116 Fällen
b. Raumleitern	" 54 "
c. Steganlagen	" 70 "
d. Luken und Lukendeckel	" 104 "
e. Dampfwinden und Kräne	" 66 "
f. ungehöriges Einschlingen, Überfüllung	" 22 "
g. Beleuchtung	" 31 "
h. Stellagen und Stellings	" 2 "
i. Öfen und Schornsteine	" 5 "
zusammen...	470 Fälle.

Auch in diesem Jahre wurden die hauptsächlichsten der schon früher häufig gerügten Mängel vorgefunden, namentlich zu stark abgenutzte Ketten, schlechte Windedrähte, auch solche, die aus mehreren Teilen bestanden und auseinander gesplitt waren, mangelhafte Tau- und Kettenstropfs, schlechte oder nicht sicher angelegte Stege und Leitern, das Fehlen von Geländern an denselben, nicht eingefriedigte Luken auf den Schiffen, nicht gesicherte Scheerstöcke, mangelhafte Lukendeckel, nicht eingeschüttete Triebwerksteile an Dampfwinden und Kränen, Undichtigkeiten an Flanschen, Stopfbüchsen und Rohrleitungen, ungenügende Ableitung des verbrauchten Dampfes der Winden und dergleichen. Ferner waren zu monieren das Vorhandensein von Verstellklappen und das Fehlen von Funkenfängern bei Schiffsofen und Schornsteinen, das Fehlen einer Beleuchtung der Schiffstege, mangelhafte Raumbeleuchtung, sowie das Brennen von offenem Licht (Kerzen).

In betreff der in den stadtbremischen Häfen I und II geschaffenen Beleuchtungsanlage zur Abgabe von elektrischem Licht an die Schiffe zur Erhellung ihrer Räume, die schon im letzten Jahresbericht besprochen worden ist, kann über einen weiteren Fortschritt berichtet werden. Die Beleuchtungsanlage ist nach dem an den Schuppen 9 angrenzenden Freilagerplatz weitergeführt worden, wo sich die großen Kohlenlager befinden. Dadurch ist den hier ihre Kohlen- und sonstigen Ladungen löschenden Schiffen Gelegenheit gegeben, sich ebenfalls die bestens bewährte Beleuchtung nutzbar zu machen. Der Hafeninspektor hat es sich angelegen sein lassen, nach bestem Können die Interessenten auf die Vorteile der neuen Beleuchtung aufmerksam zu machen und hat den Erfolg gehabt, daß nunmehr auch bei der Entlösung von Kohlen, Asphalt etc. die elektrische Beleuchtungsanlage am Freilagerplatz zur Anwendung gelangt.

Auch am Holzhafen an der Holzlagerseite ist auf dem Pier eine recht gute Beleuchtung geschaffen worden, die allen hier Beschäftigten zugute kommt.

Zu 2. An Bord von Schiffen im Stromrevier war das Einschreiten des Hafeninspektors erforderlich in zwei Fällen; einmal handelte es sich um einen schlechten Zugang, das andere Mal um mangelhaft angelegte Stellagen.

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

Lösch- und Ladegeschirr	in 4 Fällen
Dampfwinden, Kräne	" 2 "
Stellagen	" 1 Falle.

Arbeitsunterbrechungen oder Unterlassungen der Weiterarbeit haben im Berichtsjahre nur in den Fällen stattgefunden, in denen eine sofortige Auswechslung von schadhaftem oder ungeeignetem Material notwendig war.

Das Journal des Hafeninspektors wies 715 Nummern gegen 743 Nummern des Vorjahres auf; die Sprechstunden wurden achtmal von Arbeitern benutzt.

In Unfallsachen sind 11 gutachtliche Äußerungen abgegeben worden. In 8 Fällen hat der Unterzeichnete an ortspolizeilichen Untersuchungen teilgenommen und einmal als Sachverständiger in einer gerichtlichen Streitsache.

Mit den Hafeninspektoren von Bremerhaven und Hamburg sowie mit den hiesigen Inspektoren der See- und Lagerei-Berufsgenossenschaft ist ein regelmäßiger Verkehr unterhalten. Mit den letzteren wurden auch gemeinsame Besichtigungen an Bord von Schiffen und in den hiesigen Stauereibetrieben ausgeführt.

Über die Unfälle des Berichtsjahres, die gegen das Vorjahr um 26 abgenommen haben, ist folgendes zu berichten.

Dem Unterzeichneten sind Mitteilungen von 76 Unfällen zugegangen, die beim Löschen und Laden vorgekommen sind und die sich auf 36 Arbeitsbetriebe verteilen.

Es fanden statt von diesen Unfällen:

während der Tageszeit (6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends)	70 Unfälle
während der Nachtzeit (6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens)	6 "
gegen 102 Unfälle (92 + 10) des Vorjahres.	

Von den Unfällen waren 61 leichte und 15 schwere, im Vorjahre 90 leichte und 12 schwere.

Während im Jahre 1908 drei Unfälle den Tod der Verletzten zu Folge hatten, ist im Berichtsjahre kein Todesfall zu verzeichnen gewesen.

Es kamen vor im:

Hafen I	40 Unfälle
Hafen II	20 "
Holz- u. Fabrikhafen	8 "
Hohentorshafen	6 "
Stromrevier	2 "

zusammen . . . 76 Unfälle.

Den Unfällen haben folgende Ursachen zugrunde gelegen:

Herabfallen, Zusammenbrechen von Lasten u. Gegenständen	19 (5)*
Umschlagen, Umfallen von Lasten und Gegenständen	14 (5)
Ausrutschen und Fehltritt, Stoß, Fall bei der Arbeit	12 (1)
Arbeitsgerätschaften	7 (1)
Bewegen von Lasten, Los- und Ausbrechen	15 (3)
Eiserne Bänder, Eisen- und Holzsplitter	1
Heben, Abkippen	8

zusammen . . . 76 Unfälle.

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

Auf die Monate:

Januar . . . 9 (2)	April . . . 6	Juli . . . 3	Oktober . . . 10 (3)
Februar . . 4 (1)	Mai . . . 8 (4)	August . . 4	November . . 10 (1)
März . . . 2 —	Juni . . . 7 (1)	September 6 (1)	Dezember . . 7 (2)

Die am meisten belasteten Monate sind demnach Januar, Oktober und November, im Vorjahre waren es November und Dezember.

Auf die Wochentage:

Sonntag 3	Donnerstag 10 (1)
Montag 13 (4)	Freitag 15 (3)
Dienstag 12 (1)	Sonnabend 11 (5)
Mittwoch 12 (1)	

Wie im Vorjahre, so sind auch diesmal der Montag und Freitag die Tage, an denen sich die meisten Unfälle ereigneten.

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

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

Kategorie der Hafenarbeiter	Am Tage von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends			Bei Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens			Insgesamt für 1909
	Unfälle			Unfälle			
	leicht	schwer	zusammen	leicht	schwer	zusammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4 u. 7.
Ladungsarbeiter	49	10	59	3	1	4	63
Speichereiarbeiter	3	1	4	—	—	—	4
Holzarbeiter	2	—	2	—	1	1	3
Kajearbeiter	—	—	—	—	—	—	—
Schiffshandwerker	—	—	—	—	—	—	—
Seeleute	—	—	—	—	—	—	—
Flußschiffer	3	1	4	—	—	—	4
Kohlenarbeiter	1	1	2	—	—	—	2

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 " "	20 Unfälle
" 30 " 39 " "	35 "
" 40 " 49 " "	17 "
" 50 " 59 " "	2 "
" 60 " 70 " "	1 Unfall
zusammen...	76 Unfälle.

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

Es erlitten:	Ladungs- arbeiter	Speicherei- arbeiter	Kohlenarbeiter	Holzarbeiter	Schiffs- handwerker	Seelente	Flußschiffer	zusammen
Augenverletzungen	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopfverletzungen	6	1	—	—	—	—	—	7
Rumpfverletzungen	6	1	1	1	—	—	—	9
Rippenbruch und Quetschung	2	—	—	—	—	—	—	2
Hand- und Finger-Verletzungen	17	2	—	1	—	—	2	22
Arm- und Beinbruch	9	—	1	1	—	—	1	12
Arm- und Beinverletzung	9	—	—	—	—	—	—	9
Fuß- und Zehenverletzung und -bruch	10	—	—	—	—	—	1	11
Innere Verletzungen	2	—	—	—	—	—	—	2
Bein-, Fuß-, Arm- und Handverrenkung	2	—	—	—	—	—	—	2

Es soll noch bemerkt werden, daß auch in diesem Jahre unter den leichten Unfällen wieder Verletzungen gemeldet worden sind, die nach Anlegung eines Verbandes die Fortsetzung der Arbeit gestatteten. Die Anmeldung solcher geringen Verletzungen ist für die Verletzten außerordentlich wichtig, um so mehr, als es häufiger der Fall ist, daß zuerst scheinbar geringfügige Verletzungen ernstere Folgen, als vorher angenommen werden konnten, nach sich gezogen haben.

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

Es waren in den stadtbremischen Hafenanlagen im Berichtsjahre 36 Arbeitsbetriebe tätig, davon waren:

Stauereibetriebe	5
Holzhandlungen	11
Expeditionsgeeschäfte	8
Kohlenhandlungen	2
Baumaterialienhandlungen	5
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	2
Lagerhaus-Gesellschaft	1
Schiffsreinigungsgeeschäfte	2
zusammen...	36

In diesen vorbenannten Arbeitsbetrieben wurden insgesamt 1160 Arbeiter (d. h. Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt, die sich wie folgt verteilen:

	1909	1908
Stauereibetriebe	233	251
Expeditionsgeeschäfte	112	121
Holzhandlungen	296	258
Kohlenhandlungen	17	15
Baumaterialienhandlungen	53	77
Reedereien mit eigenem Stauereibetrieb	137	136
Lagerhaus-Gesellschaft	231	217
Schiffsreinigungsgeeschäfte	31	29
Selbständige Kolonnen	50	45
	1160	1149

Das Berichtsjahr hat in bezug auf die Arbeitsgelegenheit nicht das gebracht, was man von ihm hoffen zu dürfen glaubte, nämlich, daß der allgemeine wirtschaftliche Tiefstand überwunden sei, und nun eine Besserung eintreten werde, durch die die Hafenarbeit vermehrt und der Verdienst zunehmen würde. Dies hat sich nicht erfüllt. Ebenso wie das Jahr 1908 ist das Jahr 1909 für unsere Hafenarbeiter ein schlechtes gewesen; Beschäftigung und Verdienst haben sich infolgedessen in recht mäßigen Grenzen bewegt. Es ist ja bekannt, daß in unserem stadtbremischen Hafenbetriebe während der Sommermonate Abflauungen in den Arbeitsverhältnissen regelmäßig wiederkehren, diese flaute Periode setzte im Berichtsjahre bereits ein, als die Ankünfte der Baumwolle im Frühjahr sich verringerten. Es sah nun mit der Arbeitsgelegenheit schlimm aus; denn Holz konnte infolge der bis tief in das Frühjahr hinein andauernden Eisverhältnisse in der Ostsee noch nicht ankommen und der Stückgutverkehr ließ ebenfalls recht viel zu wünschen übrig. Wenn nun, wie aus der Tabelle der Arbeiter (Arbeitskräfte) ersichtlich ist, die Zahl der Arbeiter im Berichtsjahre trotzdem die gleiche geblieben ist wie die des Vorjahres, so liegt das daran, daß einmal der Holzimport eine größere Anzahl Arbeitskräfte zu seiner Bewältigung verlangte, und daß ferner der neue Verkehr der Brasilien- und Australien-Dampfer des Norddeutschen Lloyd in unsern Häfen eine weitere Verringerung der vorhandenen Arbeitskräfte verhindert hat.

Eine erhebliche Besserung der Lage in unseren Häfen trat mit dem Anfang des Oktobers ein. Um diese Zeit hob sich die Arbeitsgelegenheit bedeutend und hat auch bis zum Schluß des Jahres nicht nachgelassen. Einkommendes Getreide, ein erheblich zunehmender Stückgutverkehr, ein starker Salz-Export schafften zusammen mit den Baumwollimporten genügende Beschäftigung und verlangten ein zahlreiches Aufgebot von Arbeitskräften.

Wenn dieser Aufschwung des Verkehrs auch den Verdienst der Hafenarbeiter erheblich verbesserte, so genügte es doch immerhin noch nicht zu einem Ausgleich mit der vorangegangenen beschäftigungslosen Zeit. Darum muß gesagt werden, daß das Berichtsjahr für unsere Hafenarbeiter kein günstiges gewesen ist.

Der für die Stauereibetriebe und die Lagerhaus-Gesellschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarte, am 18. Oktober 1905 in Kraft getretene Lohn tarif, sowie der zwischen dem Verein Bremer Holzhändler und den verschiedenen Holzarbeiterverbänden abgeschlossene, seit dem 1. April 1908 bestehende Lohn- und Arbeitsvertrag haben auch im Berichtsjahr fortbestanden.

Die Tagesverdienste betragen bei 10stündiger Arbeitszeit in

	Tagesverdienst:	Akkord:
Stauereibetrieben	M 4,50 bis 5,50	M 5,50 bis 8,50
„ (Kohlen)	—	„ 7,00 „ 10,50
Expeditions-geschäfte	„ 4,00 „ 5,50	„ 6,00 „ 8,00
Holzhandlungen	„ 4,00 „ 5,50	„ 4,50 „ 11,00
Baumaterialienhandlungen	„ 3,50 „ 5,00	„ 4,50 „ 7,65
Schiffsreinigungs-geschäfte	„ 4,00 „ 5,00	—

Die Tagesverdienste sind so geblieben wie im Vorjahre und auch die Akkordsätze haben im allgemeinen keine wesentliche Änderung erfahren. Die Akkordsätze sind berechnet auf eine 10 stündige Arbeitszeit und geben die Grenzen an, innerhalb welcher die im stadtbremischen Hafenbetriebe gezahlten Akkordlöhne sich bewegen. Sondervergütungen, wie sie laut Tarif der Stauereibetriebe für die Bearbeitung diverser Güter mit 5 und 10 Pf. per Stunde zu bezahlen sind, sind in dieser Aufstellung nicht mit eingerechnet, desgleichen nicht die Löhne der Vorarbeiter.

Die Nacharbeit wird mit 60 Pf. per Stunde vergütet. Für gewöhnlich erstreckt sich die Nacharbeit nur bis 9 Uhr, nur in einzelnen Fällen länger. Auch die Nacharbeit wurde durch zeitweise ausgeführte Revisionsgänge kontrolliert.

Für die Sonntagsarbeit galt der bestehende Lohn tarif. Die Anzahl der Sonntage, an denen gearbeitet wurde, hat sich in 1909 verringert. Es wurde gearbeitet an 27 Sonntagen (gegen 32 des Vorjahres) auf 74 Schiffen (gegen 50). Es haben 45 Schiffe (darunter viele Holzdampfer) gelöscht, 13 Schiffe geladen, 12 Schiffe haben gebunkert und 4 Segler Ballast genommen. Durchschnittlich sind an jedem der 27 Sonntage 56 Arbeiter an Bord mit Lösch- oder Laden beschäftigt gewesen, und zwar in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags. Nur in wenigen Fällen nahm die Arbeit auch den Sonntag nachmittag in Anspruch. Die Vergütung für diese nach 2 Uhr nachmittags geleistete Arbeit wurde laut Tarif durch Vereinbarung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern festgesetzt.

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

Bremen, den 18. März 1910.

Der Hafeninspektor.

(gez.) Segniß.

Jahresbericht des Hafeninspektors in Bremerhaven für das Jahr 1909.

Unteranlage 2.

Im Jahre 1909 hat der Hafeninspektor auf 1061 Schiffen 2032 Revisionen vorgenommen. In 235 Fällen wurden wegen vorhandener Mängel Anordnungen erlassen; dieselben bezogen sich auf:

a. Lösch- und Ladegeschirr	in 24 Fällen
b. Raumleitern	„ 3 „
c. Steganlagen	„ 37 „
d. Lauf- und Ladungsstege	„ 5 „
e. Luken und Lukendeckel	„ 75 „

f. Dampfwinden usw.	in 42 Fällen
g. ungehöriges Einschlingen	" 2 "
h. Beleuchtung	" 7 "
i. Stellagen und Stellings	" — Fälle
k. Fallreepsleitern	" 13 Fällen
l. Dampfkesselreinigung	" — Fälle
m. Arbeitsweise	" 26 Fällen
n. Verschiedenes	" 1 Falle.

Die Gesamtzahl der angetroffenen Mängel ist um 43 geringer als im Vorjahre.

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

- stark abgenutzte Drahttaue, Ketten, Schäkel und Schlingen, sowie Ketten, in welche Knoten geschlagen waren;
- fehlende oder verbogene Stufen an Raumleitern;
- schlechte und steile Lage von Stegen und mangelhafte Beschaffenheit derselben;
- ungenügend unterstützte Kohlenstege;
- schadhafte und schlechtpassende Lukendeckel, fehlende Handgriffe an denselben, unbefestigte Scheerstöcke und nicht umfriedigte offene Lücken, deren Sülle niedriger als 80 cm waren;
- Undichtigkeiten an Dampfrohren, Flanschen, Ventilen und Stopfbüchsen der Dampfwinden, mangelhafte Ableitung des verbrauchten Dampfes und fehlende Schutzvorrichtungen an Kurbeln und Zahnrädern;
- ungenügende Beleuchtung der Arbeitsstellen;
- zerbrochene Stufen an Fallreepsleitern;
- die Außerachtlassung der nötigen Vorsicht bei der Arbeit, sowie Nichtbeachtung von Unfallverhütungsvorschriften.

Eine wesentliche Zunahme der Anordnungen — von 27 auf 37 — ist bei den Steganlagen zu vermerken. Der Grund hierfür ist in den neuen Hafenanlagen, Kaiserhafen II und III, zu suchen. Die Raken dieser beiden Häfen sind um einen Meter niedriger als an den anderen Häfen und außerdem mit Kränen und Eisenbahngleisen versehen, so daß es mitunter schwierig ist, den Stegen eine gute und sichere Lage zu geben, ohne den Eisenbahnverkehr und das Bearbeiten der Ladung zu behindern. Am Hafen III, den der Norddeutsche Lloyd in Benutzung genommen hat, werden zurzeit noch Versuche angestellt, um eine in allen Fällen brauchbare und sichere Verbindung zwischen Schiff und Rake zu erhalten.

Den Anordnungen des Hafeninspektors wurde bereitwilligst nachgekommen; ein Verbot der Arbeit war nicht erforderlich.

Die Sprechstunden wurden von Hafenarbeitern und Mitgliedern der vom Hafenarbeiterverband gewählten Arbeiterschuttkommission insgesamt 5 mal benutzt. In einigen Fällen wurde der Hafeninspektor gelegentlich der Revisionsgänge von Arbeitern auf vorhandene Mängel aufmerksam gemacht.

Laut Ein- und Abgangs-Journal sind im Berichtsjahre 803 Schreiben (gegen 842 im Vorjahre) erledigt; darunter befanden sich die Akten von 100 Unfalluntersuchungen, die dem Hafeninspektor zur Kenntnisaufnahme eingesandt wurden. In besonderen Fällen hat eine Besichtigung der Unfallstellen sowie Vernehmung der Verletzten und Zeugen stattgefunden; in einem Falle hat der Hafeninspektor der polizeilichen Untersuchung beigewohnt, und in zwei Fällen hat er der Polizeibehörde Gutachten erteilt.

In Fragen betreffs Auslegung der Unfallverhütungsvorschriften hat ein mündlicher und schriftlicher Meinungsaustausch mit den Hafeninspektoren in Bremen und Hamburg stattgefunden.

Die Zahl der Unfälle betrug im Berichtsjahre 200 (gegen 182 im Vorjahre); hiervon waren 191 (171) leichter und 9 (11) schwerer Natur. Bei drei leichten Unfällen wurden je zwei Personen verletzt, so daß die Anzahl der verletzten Personen 203 betrug.

Die Unfälle verteilen sich auf:

- 5 Stauereibetriebe,
- 1 Holzhandlung und
- 4 technische Betriebe.

Die Ursachen der Unfälle ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

		Ladungs-, Kohlen- und Rajearbeit		Schiffs- handwerkerarbeit	
		leicht	schwer	leicht	schwer
1	Fehlschlag mit oder Abgleiten von Werkzeugen, Haken usw.	3	—	6	—
2	Umfallen von Gegenständen	3	—	1	1
3	Herabfallen von Gegenständen	8	—	8	—
4	Bruch von Stroppen und Seilen infolge Hakens der Hieve hinter Stützen und Lufensfüllen	1	1	—	—
5	Bewegen, Umkanten, Verstaunen von Lasten und Gütern	58	2	9	—
6	Pendeln oder Auschießen von Lasten	16	—	1	—
7	Überheben, Bergreifen	2	—	3	—
8	Schließen und Zufallen von Türen oder Klappen, Anlegen von Lufen	1	—	3	—
9	Fall in Laderäume oder Vertiefungen	3	1	2	—
10	Fall von Stegen, Stellagen usw.	3	1	2	1
11	Fall von Treppen, Leitern usw.	3	—	5	1
12	Fall oder Sprung von Stapeln oder Erhöhungen	3	1	2	—
13	Fall infolge Ausgleitens, Stolperns, Stoßes usw.	12	—	12	—
14	Abpringen von Farbe, Rost, Eisenspänen u. a.	—	—	13	—
15	Feuergefährliche, heiße, giftige Gegenstände, Gase usw.	—	—	4	—
16	Scharfe Kanten, hervorstehende Nägel, Holzsplitter usw.	4	—	—	—
17	Verschiedenes	2	—	1	—

Schuld dritter Personen, schlechtes Material sowie Mängel an den Betriebseinrichtungen waren in keinem Falle die Ursache eines Unfalles.

Von den schweren Unfällen haben leider drei den Tod der Betroffenen zur Folge gehabt; es waren dies:

Ein Maschinenschlosser, welcher bei der Arbeit im Radkasten eines Dampfers infolge plötzlichen Überkantens der Radschaukel, auf der er stand, ins Wasser fiel und einen Herzschlag erlitt.

Ein Ladungsarbeiter, welcher beim Lufenanlegen in den Raum hinabfiel,

und ein Ladungsarbeiter, welcher sich beim Sacketragen ein vorhandenes Geschwür (Furunkel) im Nacken durchscheuerte, verunreinigte und an der dadurch entstandenen Blutvergiftung starb.

Bei den anderen Unfällen bestanden die Verletzungen zum größten Teil in Kontusionen und Quetschungen, und zwar an Kopf und Rumpf in 36 Fällen, an Gliedmaßen in 97 Fällen. 25 Personen trugen Wunden davon — hiervon waren 4 Brandwunden —; Knochenbrüche kamen 7 mal, Gehirnerschütterungen und innerliche Verletzungen je 3 mal, Verstauchungen und Verrenkungen 11 mal, Leistenbrüche und Muskelzerrungen 5 mal und Augenverletzungen 13 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			Ins- gesamt für 1909
	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zu- sammen	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	4+7.
Ladungsarbeiter	78	3	81	30	2	32	113
Kohlenarbeiter	4	—	4	1	—	1	5
Kajearbeiter	7	1	8	2	—	2	10
Klempner, Schlosser, Schmiede usw.	36	2	38	1	1	2	40
Tischler, Zimmerleute	7	—	7	—	—	—	7
Takler	—	—	—	1	—	1	1
Maler	2	—	2	—	—	—	2
Kesselreiniger	15	—	15	—	—	—	15
Kostklopfer	8	—	8	2	—	2	10
	157	6	163	37	3	40	203

II.
Verteilung auf die Monate:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Januar	24 (2)*	10 (1)	4	9	1 (1)
Februar	11	7	1	3	—
März	18 (2)	6	5 (2)	6	1
April	21 (1)	8 (1)	2	9	2
Mai	18 (3)	10 (2)	1	6 (1)	1
Juni	10	4	1	5	—
Juli	16 (1)	6	1	9 (1)	—
August	15	11	1	3	—
September	18	10	5	3	—
Oktober	22	9	8	5	—
November	15	7	3	5	—
Dezember	15	5	3	7	—

III.
Verteilung auf die Wochentage:

	Insgesamt	Davon entfallen auf:			
		Ladungs-, Kohlen- und Kajearbeiter		Schiffshandwerker	
		bei Tage	bei Nacht	bei Tage	bei Nacht
Sonntag	2	1	1	—	—
Montag	35 (2)*	18 (1)	6 (1)	10	1
Dienstag	35 (2)	19 (2)	4	12	—
Mittwoch	35 (1)	16	4	14 (1)	1
Donnerstag	36 (1)	13	12 (1)	10	1
Freitag	31 (2)	11 (1)	5	14 (1)	1 (1)
Sonnabend	29 (1)	15	3	10	—

*) Die in Klammern stehenden Ziffern beziehen sich auf die schweren Unfälle.

IV.

Dem Alter nach entfielen die Unfälle:

auf Arbeiter im Alter	Ladungs-, Kohlen- und Kajeearbeiter	Schiffs- handwerker
bis 20 Jahren	3	14
von 20 " 30 "	30	30
" 30 " 40 "	47	17
" 40 " 50 "	35	10
" 50 " 60 "	9	4
über 60 Jahre	4	—

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 72.

Von den Betrieben waren

Stauereibetriebe (inkl. Kohlen)	17
Kohlenhandlungen	19
Baugeschäfte, Baumaterialien- und Holzhandlungen	14
Getreidehandlungen und Speditionsfirmen	7
Technische Betriebe	15

Die Anzahl der in diesen Betrieben beschäftigt gewesenen Hafenarbeiter hat im Berichtsjahre weiter abgenommen und zwar um 220; sie betrug

im Stauereibetriebe (Waren)	987
" " (Kohlen)	315
bei Kohlenhandlungen	26
bei Baugeschäften, Baumaterialien- und Holzhandlungen	68
bei Getreidehandlungen und Speditionsgeschäften	20
an als Hafenarbeiter mitzuzählenden Personen der Schiffs- besatzungen	25

1441

Die Anzahl der Schiffshandwerker betrug 1503

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

Der beträchtliche Ausfall der Arbeitsgelegenheit bei den Stauereibetrieben ist zum größten Teil noch eine Folge der seit Ende 1907 bestehenden Krise, deren Nachwirkungen hier wohl besonders stark fühlbar und lang anhaltend waren. Ein anderer Grund ist auch darin zu suchen, daß eine Reederei, deren Schiffe den Hauptanteil des hiesigen Verkehrs ausmachen, aus Zweckmäßigkeitsgründen zwei ihrer regelmäßigen Linien seit einiger Zeit von Bremen-Stadt aus abfertigt. Die im Berichtsjahre hinzugekommenen Neubauten konnten wohl infolge ihrer Größe den Verlust an Tonnenzahl wettmachen, ja möglicherweise sogar in einen Gewinn umwandeln, aber vermöge ihrer Einrichtung als Passagierdampfer, deren Ladefähigkeit nur verhältnismäßig gering ist, nicht den Ausfall decken, der durch das Fortbleiben der in der Regel gut mit Ladung versehenen Frachtdampfer der beiden Linien entstanden ist. Hinzu kommt noch, daß die Einfuhr von Nordamerika infolge der geringen Ernte an Baumwolle in diesem Artikel beträchtlich abgenommen hat und daß, durch den günstigen Wasserstand der Weser in den Monaten Oktober bis Dezember veranlaßt, manche Ladung an Bremerhaven vorbeigegangen ist.

Die um mehr als das Doppelte — von 32 auf 68 — gestiegene Arbeitsleistung bei den Baumaterialien hat ihren Grund darin, daß die zu den neuen Dock- und Hafenbauten benötigten großen Mengen von Kies und Steinen ausschließlich auf dem Wasserwege herbeigeschafft worden sind.

Bei den Lohnverhältnissen der Hafenarbeiter sind keine wesentlichen Veränderungen eingetreten. Der bestehende Lohn tarif in Stauereibetrieben blieb während des ganzen Jahres in Kraft.

Der durchschnittliche Tagesverdienst betrug:

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

Die beim technischen Betriebe des Nordd. Lloyd in 1908 eingeführte, im letzten Jahresbericht erwähnte Arbeitszeitverkürzung ist im Laufe des Berichtsjahres aufgehoben worden, so daß jetzt wieder die ganze Woche voll durchgearbeitet wird. Die große Anzahl der Schiffe, die infolge der schlechten Konjunktur keine Beschäftigung hatte, dabei jedoch immer instand gehalten werden mußte, bewirkte eine Vermehrung der dabei beschäftigt gewesenen Schiffshandwerker um 139.

Bei der Entloshung eines Kohlendampfers wurde die Arbeit wegen Lohn-differenzen niedergelegt. Die Entloshung erfolgte dann durch die Angestellten der betreffenden Kohlenhandlung in Gemeinschaft mit der Schiffsmannschaft. Später einigte man sich auf die Sätze des für die Stauereibetriebe geltenden Lohn tarifs. Andere Arbeitseinstellungen kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Die Nacharbeit weist gegenüber dem Vorjahre eine weitere Abnahme auf. Nach 6 Uhr abends wurden in 23 (30) Nächten in der Zeit vor Mitternacht und in 302 (296) Nächten während der ganzen Nacht an mindestens einer Stelle auf insgesamt 992 (1141) Schiffen von durchschnittlich 133 (143) Mann Ladungsarbeiten verrichtet. Es löschten Ladung 519 (627) Schiffe; beladen wurden 473 (514) Schiffe. Aus 34 (91) wurden Kohlen gelöscht und 64 (101) Schiffe wurden von durchschnittlich 70 (71) Mann mit Bunker Kohlen versorgt. Die Anzahl der Schiffshandwerker, welche nach 6 Uhr abends auf Schiffen beschäftigt waren, betrug im Durchschnitt 107 (114) Mann für die Nacht. Die Kontrolle der Nacharbeit wurde durch gelegentliche Revisionen ausgeübt.

Ferner wurden an 32 (33) Sonn- und Festtagen 33 (35) Schiffe beladen, 18 (16) Schiffe entlosh und 2 (6) Schiffe mit Bunker Kohlen versehen; auch Handwerker wurden an vielen Sonntagen an Bord von Schiffen beschäftigt.

(Die in Klammern stehenden Zahlen sind diejenigen des Vorjahres.)

Bremerhaven, im März 1910.

Der Hafeninspektor.
(gez.) Richter.