

Mitteilung des Senats

vom 2. Januar 1907.

Inhaltsverzeichnis.

1. Weiterer Ausbau der Außenweser abwärts der Geestemündung	S. 1.
2. Herabsetzung des ortsüblichen Tagelohnes durch die Behörde für Krankenversicherung	„ 8.

1. Weiterer Ausbau der Außenweser abwärts der Geestemündung.

Über die Herstellung einer Fahrrahn in der Außenweser abwärts der Geestemündung durch Bremen sind von den Uferstaaten Preußen, Oldenburg und Bremen die Verträge vom 11. März 1891, vom 25. Februar 1896 und vom 1. März 1900 — Verhdlgn. von 1891 S. 255 ff. u. 278, von 1896 S. 205 ff. u. 273 und von 1900 S. 415 ff. u. 567 — vereinbart worden.

Nachdem das Projekt, dessen Ausführung der Vertrag von 1891 gegolten hatte, den Ausbau der Weser lediglich bis zum Bremer Ziel im Auge gehabt hatte, war diese Beschränkung bei den späteren Verträgen gefallen und es hatte das mit dem Vertrage von 1900 verfolgte Projekt, ebenso wie dasjenige, das dem Vertrage von 1896 zu Grunde lag, das Ziel im Auge, von Geestemünde abwärts bis zum Dwarsgatt eine Fahrrinne von 8 m und im unteren Dwarsgatt eine solche von 10 m unter Niedrigwasser herzustellen. Das Ziel ist oberhalb des Dwarsgatts erreicht, nicht aber die erstrebte Tiefe von 10 m im unteren Dwarsgatt. Auch hier hat die Verbesserung seit dem Jahre 1900 im ganzen ziemlich stetig zugenommen. Doch sind auch zweimal, nämlich vom Oktober 1902 bis zum Mai 1903 und vom August bis Oktober 1904 Verschlechterungen vorgekommen. Eine Rinne von über 8 m Tiefe ist nach der Peilung vom September 1905 überall vorhanden. Die erstrebte Tiefe von 10 m fehlt jedoch noch auf einer etwa 2 km langen Strecke abwärts von der Tonne 11.

Welche Arbeiten seit dem Jahre 1900 ausgeführt worden sind und wie sich die Verhältnisse im Strome im einzelnen gestaltet haben, ergibt eine von dem Bau- rat Deltjen verfaßte und von dem Oberbaudirektor Bücking genehmigte Denkschrift vom 10. März 1906. In der Denkschrift werden ferner die Maßnahmen dargelegt, die zur Sicherung des bisher Erreichten und zur weiteren Verstärkung der Selbst- tätigkeit des Stromes erforderlich sind. Es wird aber ferner unter dem Hinweis auf die fortwährende Zunahme des Tiefgangs der großen Schiffe darin nachgewiesen, daß es nicht genügt, für die Fahrrinne von Bremerhaven nach dem Dwarsgatt bei einer Tiefe von 8 m unter Niedrigwasser stehen zu bleiben, daß vielmehr auch für diese Strecke eine Tiefe von 10 m anzustreben ist.

Die der Ausarbeitung beigelegte Zusammenstellung über die durch die Ein- gangs genannten Verträge für die Vertiefung der Außenweser zur Verfügung gestellten Fonds im Gesamtbetrage von 13 Millionen Mark ergibt andererseits, daß am 1. April 1906, abgesehen von dem in den Baggern Columbus und Franzius ent- haltenen Werte von etwa 500 000 M., nur mehr ein Bestand von 471 734,65 M. vorhanden war, und daß daher, um die weiter erforderlichen im einzelnen dar- gelegten Arbeiten auszuführen, die Flüssigmachung von fernerem sechs Millionen Mark geboten ist. Als Zeitdauer, in der dieser Betrag zu verausgaben ist, sind nach der Denkschrift zehn Jahre angenommen.

Die Denkschrift, die den Titel führt: „Projekt für den weiteren Ausbau der Außenweser abwärts der Geestemündung im Anschluß an das Projekt für den weiteren Ausbau der Außenweser abwärts der Geestemündung vom Dezember 1900“ nebst den dazu gehörigen Zeichnungen geht der Bürgererschaft hierneben zu.*)

Um über die Ausführung der in Vorschlag gebrachten Arbeiten eine Ver- ständigung mit der Preussischen und der Oldenburgischen Staatsregierung herbei- zuführen, hat der Senat das Projekt diesen mitgeteilt. Die daraufhin geführten

*) Die Denkschrift ist der Vorlage in 150 Exemplaren beigelegt.

eingehenden Erörterungen haben deren Einverständnis mit der Ausführung des Projekts ergeben. Wegen der Zeitdauer, für welche die geforderte Summe zu bewilligen sei, war man jedoch, einer Anregung Preußens folgend, der Ansicht, daß diese nicht auf zehn, sondern auf sechs Jahre zu bemessen sei, um dadurch die Möglichkeit zu geben, die für die Ausführung des Projekts hauptsächlich in Frage kommenden Baggerarbeiten in nachhaltigster Weise vorzunehmen.

Wegen der Deckung der Kosten bestand Übereinstimmung darüber, daß diese, wie bei den Verträgen von 1891, 1896 und 1900, aus den Aufkünften des Feuer- und Bakengeldes zu erfolgen habe.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist dies unbedenklich.

Anlage 1. Nach dem der Bürgerschaft unter dem 11. Mai 1900 mitgeteilten Finanzplan — Verhdlgn. S. 418 — sollte die Tilgung der seitens der Vertragsstaaten flüssig gemachten 13 Millionen Mark bis zum 1. Januar 1933 erfolgt sein. Nach dem neuen der Bürgerschaft hierneben überreichten Finanzplane würde die Tilgung einschließlich der jetzt geforderten sechs Millionen Mark bis zum 1. Januar 1937 vor sich gegangen sein. Daß die Hinausschiebung des Tilgungstermins eine so geringe ist, hängt damit zusammen, daß die Tilgung des bremischen Vorschusses Dank der stetigen Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Weser und den damit entsprechend gesteigerten Einnahmen aus dem Feuer- und Bakengeld in den letzten sechs Jahren rascher erfolgt ist, als angenommen war. Das Mehr an Tilgung stellt sich auf 1 164 400 M. Der Anschlag des Finanzplans geht davon aus, daß die Einnahmen aus dem Feuer- und Bakengeld in Zukunft wie im Durchschnitt der Jahre 1901 bis 1905 einen Überschuß von 690 000 M. jährlich ergeben werden. Die voraussichtliche Steigerung der Einnahmen ist mithin außer Ansatz gelassen.

Anlage 2. Auf Grund dieser Erwägungen ist von den Vertretern der drei beteiligten Staaten am 15. November d. J. der anliegende Vertrag über den weiteren Ausbau der Fahrrahn in der Außenweser abgeschlossen. Derselbe hat inzwischen die Genehmigung der beteiligten Regierungen und für Oldenburg auch die des Landtages erhalten. Die preussische Regierung hat erklärt, daß sie den Vertrag dem Preussischen Landtage vorlegen werde.

Der Vertrag schließt sich im allgemeinen an die ihm vorausgegangenen an. Zu den einzelnen Artikeln ist folgendes zu bemerken.

Zu Artikel I. Auch die Ausführung des vorliegenden Entwurfs soll durch Bremen erfolgen. Es wird sich empfehlen, mit den betreffenden Arbeiten wie bisher die Deputation für die Unterweserkorrektion zu betrauen.

Zu Artikel II. Die Bestimmungen dieses neu aufgenommenen Artikels sind denen in dem § 1 Absatz 2 und § 4 des Vertrages über die weitere Vertiefung der Unterweser zwischen Bremen und Geestemünde vom 29. März 1906 (Gesetzbl. S. 92 ff.) nachgebildet. Die nach dem Absatz 3 aus Vertretern der beteiligten Regierungen und des Reichsmarineamts zu bildende Kommission ist bei den Verhandlungen noch ausdrücklich als zuständig erklärt worden, bei den Regierungen Anträge auf Änderungen des Entwurfs zu stellen, die sich als notwendig ergeben sollten.

Zu Artikel III. Dieser entspricht wörtlich dem Artikel II des Vertrages vom 1. März 1900. Nach dem Finanzplan (Anlage I) soll, wie oben schon dargestellt, die Schuld innerhalb 31 Jahren getilgt sein, wenn sich entsprechend dem Durchschnitt der Jahre 1901 bis 1905 ein jährlicher Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben von regelmäßig 690 000 M. ergibt. Tritt, wie nach den bisherigen Erfahrungen zu hoffen ist, eine regelmäßige Steigerung der Einnahmen infolge steigenden Schiffsverkehrs ein, so wird die Tilgung demgemäß früher erfolgen.

Zu Artikel IV. Die Ermäßigung der Garantiebeiträge Preußens und Oldenburgs ist von den Vertretern Preußens und Oldenburgs gefordert worden, weil diese beiden Staaten an der Herstellung einer Fahrrinne von 10 m unter Niedrigwasser nicht mehr wie an den seitherigen Arbeiten beteiligt seien.

Der Termin, zu dem die Deckung des Fehlbetrages durch die Regierungen gegebenen Falles erfolgen muß, war im Vertrage vom 1. März 1900 auf den 1. Januar 1945 festgesetzt. Wegen der Erhöhung der Schuldsomme um sechs Millionen Mark ist er jetzt auf den 1. Januar 1950 hinausgeschoben.

Nach Vorstehendem beantragt der Senat, die Bürgerschaft wolle:

- 1) den anliegenden Vertrag genehmigen und demgemäß zustimmen, daß Bremen für den weiteren Ausbau der Fahrbahn in der Außenwejer bis zu einem Betrage von fernerer sechs Millionen Mark in Vorschuß tritt, unter Anweisung dieses Betrages auf den Fonds für außerordentliche Verwendungen,
- 2) zustimmen, daß die Deputation für die Unterwejerkorrektur mit der Ausführung des Projektes unter den vom Senate festzustellenden Bedingungen beauftragt wird.

Finanzplan,

Anlage 1.

betreffend die Deckung der Kosten für den weiteren Ausbau der Außenwejer abwärts der Geestemündung aus dem Ertrage der Schifffahrtabgabe, die zufolge Staatsvertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 erhoben wird.

Für Zwecke der Außenwejerkorrektur sind bisher auf Grund der Staatsverträge vom 11. März 1891, 25. Februar 1896 und 1. März 1900 bewilligt	M.	13 000 000,—
Darauf sind bis jetzt verausgabt	"	12 528 265,35
Zu den danach noch zur Verfügung stehenden	M.	471 734,65
werden gemäß dem vorliegenden Projekt vom März 1906 als weiter erforderliche Baukosten angefordert	"	6 000 000,—
Zu decken sind somit	M.	6 471 734,65
und die ungedeckten Vorschüsse Bremens auf Baukosten früherer Jahre. Diese betragen	"	6 952 266,79
nämlich: Bremen verauslagte	M.	12 528 265,35
und erhielt erstattet bis Ende 1905	"	5 575 998,56
bleiben ungedeckt	M.	6 952 266,79
Insgesamt also	M.	13 424 001,44

Gemäß dem Anfang 1900 aufgestellten Finanzplan sollte nach der für Ende 1904 vorgesehenen, jedoch erst Ende 1905 erfolgten Verausgabung der damals bewilligten 5 Millionen Mark die ungedeckte Schuld an Bremen am 1. Januar 1906 betragen M. 8 588 400,— sie beträgt aber z. Bt. nur M. 6 952 000,— oder nach Hinzurechnung des noch nicht verausgabten Restbetrages von M. 472 000,— M. 7 424 000,— so daß innerhalb 6 Jahren mehr getilgt sind M. 1 164 400,—

Der heutige Stand der Schuld (7,4 Millionen Mark) sollte erst 1911 (7,5 Millionen Mark) erreicht sein. Die wirklich erfolgte Tilgung ist dem dafür aufgestellten Plan also jetzt schon um 5 Jahre voraus und die gänzliche Tilgung, die für 1933 berechnet war, wäre wesentlich früher erfolgt. Dieses günstige Resultat, entsprungen einzig und allein aus der stetigen Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Weser, gibt Vertrauen auch zu der Übernahme der jetzt wieder für die Weser geforderten 6 000 000 M. auf den Schifffahrtabgabensfonds. Stellt sich doch dessen Finanzlage so günstig, daß, wie die unten folgende Berechnung zeigen wird, fast in derselben Zeit, in der die bisher bewilligten 13 Millionen abgetragen sein sollten, auch die auf Grund eines neuen Staatsvertrages anzuleihenden weiteren 6 000 000 M. mit getilgt sein werden, nämlich statt am 1. Januar 1933 jetzt um nur vier Jahre später, also am 1. Januar 1937.

Der Finanzplan von 1900 rechnete mit einem zur Zinszahlung und Amortisation verfügbaren gleichmäßigen Überschuß der Einnahmen an Feuer- und Bakengeld über die Ausgaben des Tonnen- und Bakenamts von pro Jahr 500 000 M.

Nachstehende Tabelle zeigt, daß die Überschüsse und dementsprechend auch die Zins- und Tilgungsraten in den letzten Jahren wesentlich höhere waren, indem die Einnahmen von Jahr zu Jahr gestiegen, die Ausgaben dagegen ziemlich auf gleicher Höhe geblieben sind. Zwar sind in den letzten Jahren regelmäßig größere außerordentliche Ausgaben erwachsen, aber selbst wenn man in Zukunft mit noch höheren zu rechnen hätte, was allerdings kaum wahrscheinlich ist, muß es als gerechtfertigt erscheinen, dem jetzigen Finanzplan das durchschnittliche Ergebnis der Rechnungen der letzten fünf Jahre zugrunde zu legen. Denn es sollen auch jetzt wieder steigende Einnahmen ganz außer Ansatz bleiben, wiewohl solche aus der auch künftig zu erhoffenden jährlichen Verkehrssteigerung und der Bremerhavener Hafen-erweiterung zuversichtlich erwartet werden können.

Jahr	Ertrag des Fener- u. Bakengeldes	Ausgaben			Überschuß	Außenweiser- korrektur: Tilgung und Zinszahlung
		ordentl.	außerord.	zusammen		
1890	460 000	219 000	—	219 000	241 000	—
1895	570 000	277 000	14 000	291 000	279 000	95 000
1900	879 000	297 000	94 000	391 000	488 000	478 000
1901	954 000	288 000	190 000	478 000	476 000	434 000
1902	1 088 000	313 000	119 000	432 000	656 000	615 000
1903	1 155 000	352 000	49 000	401 000	754 000	720 000
1904	1 163 000	325 000	98 000	423 000	740 000	780 000
1905	1 264 000	349 000	93 000	442 000	822 000	777 000
1901—05	5 624 000	1 627 000	549 000	2 176 000	3 448 000	3 326 000
Durchschnitt der letzten 5 Jahre	1 125 000	325 000	110 000	435 000	690 000	665 000

Hiernach ist mit einem zur Zinszahlung und Amortisation verfügbaren Mindestüberschuß von jährlich 690 000 M. zu rechnen.

Die Amortisation der 13 424 000 M. wird dann nach folgender Aufstellung 1937 beendet sein, wobei angenommen worden ist, daß die noch verfügbaren 471 700 M. im Rechnungsjahre 1906 verausgabt werden und die Ausgabe der zu bewilligenden 6 000 000 M. sich verteilen wird auf die Jahre

1906		mit M.	300 000
1907		" "	2 000 000
1908		" "	1 000 000
1909		" "	900 000
1910		" "	900 000
1911		" "	900 000
M. 6 000 000			

Amortisation

(auf 2 Stellen abgerundet).

Schuld am 1. Januar 1906..... M. 6 952 300

Ausgabe in 1906:

Korrektur (471 700 alte + 300 000 neue) M. 771 700

3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) " 13 500

3 1/2 % Zinsen der Schuld " 243 300

M. 1 028 500

ab: Überschuß in 1906 " 690 000 " 338 500

Schuld am 1. Januar 1907..... M. 7 290 800

Schuld am 1. Januar 1907.....	M.	7 290 800
Ausgabe in 1907:		
Korrektion	M.	2 000 000
3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) ..	"	35 000
3 1/2 % Zinsen der Schuld	"	255 200
	M.	2 290 200
ab: Überschuß in 1907	"	690 000 " 1 600 200
Schuld am 1. Januar 1908.....	M.	8 891 000
Ausgabe in 1908:		
Korrektion	M.	1 000 000
3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) ..	"	17 500
3 1/2 % Zinsen der Schuld	"	311 200
	M.	1 328 700
ab: Überschuß in 1908	"	690 000 " 638 700
Schuld am 1. Januar 1909.....	M.	9 529 700
Ausgabe in 1909:		
Korrektion	M.	900 000
3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) ..	"	15 700
3 1/2 % Zinsen der Schuld	"	333 500
	M.	1 249 200
ab: Überschuß in 1909	"	690 000 " 559 200
Schuld am 1. Januar 1910.....	M.	10 088 900
Ausgabe in 1910:		
Korrektion	M.	900 000
3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) ..	"	15 700
3 1/2 % Zinsen der Schuld	"	353 100
	M.	1 268 800
ab: Überschuß in 1910	"	690 000 " 578 800
Schuld am 1. Januar 1911.....	M.	10 667 700
Ausgabe in 1911:		
Korrektion	M.	900 000
3 1/2 % Zinsen darauf (za. 1/2 Jahreszinsen) ..	"	15 700
3 1/2 % Zinsen der Schuld	"	373 400
	M.	1 289 100
ab: Überschuß in 1911	"	690 000 " 599 100
Schuld am 1. Januar 1912.....	M.	11 266 800
Überschuß in 1912	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	394 300 " 295 700
Schuld am 1. Januar 1913.....	M.	10 971 100
Überschuß in 1913	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	384 000 " 306 000
Schuld am 1. Januar 1914.....	M.	10 665 100
Überschuß in 1914	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	373 300 " 316 700
Schuld am 1. Januar 1915.....	M.	10 348 400
Überschuß in 1915	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	362 200 " 327 800
Schuld am 1. Januar 1916.....	M.	10 020 600

Schuld am 1. Januar 1916	M.	10 020 600
Überschuß in 1916	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	350 700
Schuld am 1. Januar 1917	M.	9 681 300
Überschuß in 1917	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	338 800
Schuld am 1. Januar 1918	M.	9 330 100
Überschuß in 1918	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	326 600
Schuld am 1. Januar 1919	M.	8 966 700
Überschuß in 1919	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	313 800
Schuld am 1. Januar 1920	M.	8 590 500
Überschuß in 1920	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	300 700
Schuld am 1. Januar 1921	M.	8 201 200
Überschuß in 1921	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	287 000
Schuld am 1. Januar 1922	M.	7 798 200
Überschuß in 1922	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	272 900
Schuld am 1. Januar 1923	M.	7 381 100
Überschuß in 1923	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	258 300
Schuld am 1. Januar 1924	M.	6 949 400
Überschuß in 1924	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	243 200
Schuld am 1. Januar 1925	M.	6 502 600
Überschuß in 1925	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	227 600
Schuld am 1. Januar 1926	M.	6 040 200
Überschuß in 1926	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	211 400
Schuld am 1. Januar 1927	M.	5 561 600
Überschuß in 1927	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	194 700
Schuld am 1. Januar 1928	M.	5 066 300
Überschuß in 1928	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	177 300
Schuld am 1. Januar 1929	M.	4 553 600
Überschuß in 1929	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	159 400
Schuld am 1. Januar 1930	M.	4 023 000
Überschuß in 1930	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	140 800
Schuld am 1. Januar 1931	M.	3 473 800
Überschuß in 1931	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	121 600
Schuld am 1. Januar 1932	M.	2 905 400
Überschuß in 1932	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld	"	101 700
Schuld am 1. Januar 1933	M.	2 317 100

Schuld am 1. Januar 1932.....	M.	2 317 100
Überschuß in 1933.....	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld.....	"	81 100 " 608 900
Schuld am 1. Januar 1934.....	M.	1 708 200
Überschuß in 1934.....	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld.....	"	59 800 " 630 200
Schuld am 1. Januar 1935.....	M.	1 078 000
Überschuß in 1935.....	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld.....	"	37 700 " 652 300
Schuld am 1. Januar 1936.....	M.	425 700
Überschuß in 1936.....	M.	690 000
ab: Zinsen der Schuld.....	"	14 900 " 675 100
Überschuß am 1. Januar 1937.....	M.	249 400

Vertrag

zwischen

Preußen, Oldenburg und Bremen,

betreffend

den weiteren Ausbau der Fahrbahn in der Außenweser.

Anlage 2.

Nachdem sich die Notwendigkeit ergeben hat, im Anschluß an die in den Verträgen vom 11. März 1891, vom 25. Februar 1896 und vom 1. März 1900 zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vereinbarten Arbeiten einen weiteren Ausbau der Fahrbahn in der Außenweser vorzunehmen, sind mit den näheren Vereinbarungen

von seiten Preußens:

Unterstaatssekretär Dr. Holle,
 Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Peters,
 Geheimer Oberregierungsrat Rißer,
 Geheimer Finanzrat von Baumbach,
 Geheimer Baurat Eich,
 Geheimer Regierungsrat von Bartsch;

von seiten Oldenburgs:

Geheimer Oberbaurat Tenge,
 Oberregierungsrat Scheer;

von seiten Bremens:

Bürgermeister Dr. Marcus,
 Senator Wessels,
 Oberbaudirektor Bücking,
 Baurat Deltjen

beauftragt worden, welche vorbehaltlich der Genehmigung ihrer hohen Regierungen nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die in den Verträgen vom 11. März 1891, vom 25. Februar 1896 und vom 1. März 1900 vereinbarten Arbeiten zur Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweser von der Geestemündung abwärts werden nach einem von der Bremischen Bauverwaltung aufgestellten, diesem Vertrage zugrunde liegenden Entwurfe vom 10. März 1906 fortgesetzt und ergänzt. Die Arbeiten erfordern in einem Zeitraum von sechs Jahren eine weitere Aufwendung von sechs Millionen Mark.

Artikel II.

Die Ausführung wird auf Grund des Entwurfs von Bremen bewirkt; die preussischen und oldenburgischen Beamten haben zur Wahrung des Interesses ihrer Staaten darüber zu wachen, daß die Ausführung und Unterhaltung nach den vereinbarten Plänen erfolgt.

Abweichungen von dem Entwurfe, welche sich aus technischen oder finanziellen Gründen empfehlen, bleiben der Verständigung zwischen den Regierungen vorbehalten.

Aus den von den Regierungen zu bezeichnenden Vertretern wird unter Zuziehung von Vertretern des Reichs-Marine-Amts eine Kommission gebildet, welche die Stromstrecke in regelmäßigen Zwischenräumen, mindestens aber alle Jahre zu befahren hat.

Artikel III.

Die Kosten der Ausführung und der Unterhaltung bis zu dem in Artikel I bezeichneten Betrage von sechs Millionen Mark zuzüglich einer Verzinsung von dreieinhalb vom Hundert werden allmählich aus dem Aufkommen der zufolge Staatsvertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 zur Hebung gelangenden Schifffahrtabgabe erstattet, soweit dieses Aufkommen nicht zur Deckung der daraus vorweg zu bestreitenden Ausgaben erforderlich ist.

Die vorgedachte Verzinsung beginnt mit dem ersten Tage des auf die Verwendung folgenden Monats.

Bremen hat den Regierungen der beiden anderen Staaten eine Abrechnung über die Ausgaben jeden Jahres sowie die Vorschläge über den aus der Schifffahrtabgabe zu entnehmenden Erstattungsbetrag zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Artikel IV.

Soweit die Aufwendungen Bremens (Artikel III) nicht bis zum 1. Januar 1930 aus dem Aufkommen der Schifffahrtabgabe gedeckt sind, wird der Fehlbetrag eintheilen mit zwei Zwölfteln von Preußen und mit einem Zwölftel von Oldenburg an Bremen gezahlt, der Rest mit neun Zwölfteln von Bremen übernommen, jeder der drei Staaten aber für seine Aufwendungen einschließlich einer Verzinsung von dreieinhalb vom Hundert nach dem gleichen Anteilsverhältnisse aus dem verfügbaren Ertrage der Schifffahrtabgabe entschädigt.

Artikel V.

Dieser Vertrag tritt sofort nach Genehmigung in Kraft.

Berlin, den 15. November 1906.

(gez.) **Holle.**
Peters.
Nisler.
von Baumbach.
Eich.
von Bartsch.

(gez.) **Tenze.**
Scheer.

(gez.) **Marcus.**
Wessels.
Büding.
Deltjen.

2. Herabsetzung des ortsüblichen Tagelohnes durch die Behörde für Krankenversicherung.

Auf den Beschluß der Bürgerschaft vom 21. Juni v. J. wiederholt der Senat seine Erklärung vom 10. März v. J. und bemerkt ferner, daß er auch nach inzwischen vorgenommener Prüfung der Sache keine Veranlassung gefunden hat, der Behörde für Krankenversicherung kraft seines Oberaufsichtsrechtes Anweisungen zu erteilen, da die von der Behörde bei der letzten Festsetzung des ortsüblichen Tagelohnes befolgten Grundsätze und das dabei von ihr eingeschlagene Verfahren mit den gesetzlichen Bestimmungen im Einklang stehen.

Der Behörde ist die Entscheidung darüber zu überlassen, wann in eine neue Prüfung der Festsetzung des ortsüblichen Tagelohnes einzutreten ist.