

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 23. Juli 1852.

Entwurf einer Musterrolle und einer Verordnung in Betreff der Pflichten und Rechte der auf Bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute.

Von der Behörde für den Wasserschout ist dem Senate der Entwurf zu einer neuen Musterrolle und zu einem damit zu verbindenden Gesetze in Betreff der Pflichten und Rechte der auf Bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute eingereicht worden, welcher der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung unter Vorbehalt der seinigen mittheilt, und nur bemerkt, daß die Handelskammer, der der Entwurf zur Begutachtung zugestellt worden, solchen geprüft und nach der ihm zugegangenen Erklärung derselben, überall nichts dabei zu erinnern gefunden hat.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
an die Bürgerschaft
vom 23. Juli 1852.

M u s t e r r o l l e .

Vor dem unterzeichneten Bremischen Wasserschout sind erschienen der Schiffscapitain
sowie die unterzeichneten Schiffsofficiere und Schiffsvolk und haben erklärt, auch durch ihre eigenhändige Unterzeichnung dieser Musterrolle ausdrücklich anerkannt, daß zwischen ihnen freiwillig, ungezwungen und ohne Ueberredung folgende Uebereinkunft über die vorhabende Reise mit dem gedachten Schiffe
Capitain geschlossen worden sei.

I.

Wir Unterzeichnete, Schiffsofficiere und Schiffsvolk bekennen durch Unterzeichnung dieser uns vorher vorgelesenen Musterrolle,

- 1) daß wir uns verheuert und verpflichtet haben, mit dem Schiffe
worauf

als Capitain commandirt, oder wer sonst in seine Stelle treten mag, zu fahren von hier nach und von da hierher zurück oder wohin sonst die Bestimmung sein oder die Reise gehen mag;

2) daß unsere Monatsgage, welche vom Tage des Antritts des Dienstes an Bord zu laufen anfängt, so bedungen worden ist, wie auf dem untenstehenden Verzeichnisse bei dem Namen eines Jeden von uns bemerkt worden ist, und daß Jeder die bei seinem Namen bemerkte Summe auf die Hand empfangen hat;

3) daß wir uns verpflichten und versprechen, den uns wohlbekannten uns treffenden Vorschriften und Bestimmungen der (dieser Musterrolle angehängten) bremischen Verordnung vom in Betreff der Pflichten und Rechte bremischer Seeleute in allen Stücken genau nachzukommen, und daß wir uns allen darin enthaltenen Vorschriften, Verfügungen und Strafbestimmungen freiwillig unterworfen haben und unterwerfen;

- 4) daß besondere Verabredungen getroffen worden sind.

II.

Ich, der unterzeichnete Schiffscapitain
verspreche dagegen gleichfalls meinen mir nach der gegenwärtigen Musterrolle und der
derselben angehängten Verordnung vom mir gegen die Mannschaft
obliegende Verpflichtung getreu nachzukommen und der Mannschaft zu gewähren, was
ihr darnach gebühret.

So geschehen

V e r o r d n u n g

in Betreff

der Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden
Seeleute.

A.

Von den gegen Monatsgage fahrenden Seeleuten.

Hinsichtlich der Stellung des Capitains eines bremischen Seeschiffs und der auf demselben gegen Monatsgage fahrenden Schiffsmannschaft, d. h. der Schiffsofficiere und des gesammten Schiffsvolks bis zum Jungen einschließlic, und jedes Einzelnen derselben ohne Unterschied des Ranges, sowie hinsichtlich der denselben obliegenden Pflichten und ihnen zustehenden Rechte dienen folgende gesetzliche Bestimmungen, Vorschriften und Verfügungen zur Richtschnur.

I.

Von den Pflichten des Capitains und der Mannschaft.

§. 1.

Wer, außer dem Capitain, auf einem bremischen Seeschiffe als Seemann fahren will, muß sich vom bremischen Wafferschout ein Seefahrtsbuch geben lassen, welches ihn als bremischen Seemann legitimirt, seine Vor- und Zunamen, Wohnort, Geburtsort und Alter enthält, und seine Stellung im Dienste, sowie sein Lohnverhältniß und seine Auführung während der Seereise ausweist, außerdem muß er gehörig mustern und die Musterrolle unterzeichnen.

Dieses Seefahrtsbuch muß bei der Musterung dem Wafferschout vorgezeigt werden, und wird während der Reise und bis zur Ablösung dem Capitain in Verwahrung gegeben und ihm daher bei Ankunft an Bord abgeliefert.

§. 2.

Jeder hat sich mit seinen Effekten pünktlich zu der vom Capitain vorgeschriebenen Zeit an Bord des Schiffes einzufinden; nur eine erweisliche Krankheit oder eine sonstige Unmöglichkeit überhebt dieser Verbindlichkeit.

Der Tag, an dem Jeder sich zum Dienst an Bord stellen muß, wird vom Schout oder vom Capitain in das Seefahrtsbuch eingetragen.

§. 3.

Wer zu spät an Bord kommt, hat allen dadurch entstehenden Schaden, namentlich den Lohn der für ihn angenommenen Schauerleute zu ersetzen. Wer sich innerhalb der nächsten drei Tage nach der ihm vorgeschriebenen Zeit nicht eingefunden hat, ist aller seiner Rechte, die ihm aus seinem Contrakte erwachsen, verlustig, hat das empfangene Handgeld zurück zu zahlen und kann außerdem unter erschwerenden Umständen mit Gefängnißstrafe bis zu 14 Tagen bestraft werden, — falls der Capitain ihn nicht noch freiwillig aufnimmt und sich mit einfachem Schadenersatz begnügt.

§. 4.

Die nämlichen Nachtheile und Strafen, sowie außerdem eine Geldbuße zum Betrage der Gage eines Monats, treffen denjenigen, welcher sich, wenn auch innerhalb gedachter drei Tage, doch erst nach Abgang des Schiffes, einfindet. In diesem Falle hat derselbe sofortige Anzeige beim Wasserschout zu machen, widrigenfalls er als Deserteur bestraft werden kann.

§. 5.

Wer der Stellung oder dem Range, wofür er sich engagirt hat, nicht gewachsen ist, kann vor Antritt der Reise vom Capitain sofort entlassen werden und hat in diesem Falle das empfangene Handgeld zurück zu zahlen; derjenige, von welchem dieses erst auf der Reise bemerkt wird, kann vom Capitain ohne Weiteres in die Stellung und auf den Rang zurückgesetzt werden, wozu seine Befähigung ausreicht und hat dann nur Anspruch auf den ihm darnach gebührenden Lohn. Alles dieses vorbehaltlich der gesetzlichen Strafen für falsche Angaben.

§. 6.

Jeder ist verpflichtet, auf dem Schiffe so lange zu dienen, bis er nach der Weser zurückgekehrt ist, namentlich auch auf etwaigen Zwischenreisen, wenngleich sie in der Musterrolle nicht genannt sind, und die Reise dadurch verlängert wird, gegen Fortbezug seiner Gage seinen Dienst fortzusetzen. Es kann daher Niemand außer in den im §. 55 genannten Fällen seinen Abschied früher verlangen, als bis das Schiff nach der Weser zurückgekehrt oder die Reise sonst nach Uebereinkunft geendigt, auch in beiden Fällen die Ladung gelöscht und das Schiff auf Verlangen des Capitains nach Vorschrift gehörig gereinigt, in Ordnung gebracht und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht ist. Der Capitain indessen ist befugt, die Mannschaft sofort nach Ankunft des Schiffes auf der Weser zu entlassen.

§. 7.

Sobald die Mannschaft den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat, ist sie der Disciplin des Capitains und der Officiere unterworfen und verbunden, allen Anweisungen derselben in Betreff des Schiffsdienstes ohne Widerrede pünktlich Folge zu leisten, hat dagegen von dem Capitain und den Officiere eine freundliche und angemessene Behandlung und Gewährung aller ihr zugesicherten Vortheile zu erwarten.

§. 8.

In allen Fällen, wo der Capitain das Commando nicht selbst ausübt, wird dessen Stelle durch den ersten oder, wenn auch dieser abwesend oder verhindert ist, durch den zweiten Steuermann versehen, sofern nicht der Capitain einen Andern dazu bestimmt hat, und liegen alsdann namentlich der Mannschaft gegen diese Stellvertreter die nämlichen Pflichten wie gegen den Capitain ob.

In gleicher Weise findet eine Stellvertretung durch den jedesmal wachhabenden Officier Statt.

§. 9.

Jeder in seiner besonderen Eigenschaft ist verpflichtet zu tüchtigem und fleißigem Dienste an Bord des Schiffes, in dessen Booten und den Leichterfahrzeugen, wie überhaupt zu aller Schiffsarbeit, es sei bei Tag oder bei Nacht, zu Wasser oder zu Lande, und zwar auf Verlangen des Capitains auch an Sonn- und Festtagen, namentlich zur getreuen und raschen Befolgung aller dienstlichen Befehle des Capitains und der Officiere, sowie zu einem stets nüchternen, friedfertigen und ordentlichen Verhalten.

Die Mannschaft hat für die Erhaltung von Schiff und Ladung möglichst zu sorgen, beim Laden und Stauen, sowie beim Löschen der Ladung nach besten Kräften mitzuwirken und gegen die Passagiere sich anständig und freundlich zu benehmen.

§. 10.

Wenn an Sonntagen oder Festtagen an Bord Gottesdienst gehalten wird, so hat die Mannschaft demselben in anständiger Kleidung beizuwohnen, soweit sie dazu vom Capitain beordert wird.

§. 11.

Der erste und in dessen Abwesenheit oder Verhinderung der zweite Steuermann oder der Bootsmann hat die besondere Verpflichtung:

- a) für die gehörige Garnirung und Stauung der Ladung zu sorgen,
 - b) die geladenen und die gelöschten Güter gehörig zu verzeichnen,
 - c) für die Bewachung der an Bord befindlichen Güter zu sorgen,
- und zwar bei Vermeidung vollständigen Schadenersatzes.

Alles dieses jedoch vorbehaltlich der Verbindlichkeiten des Capitains und der Rheder gegen einander und gegen Dritte, namentlich gegen die Befrachter, welche durch vorstehende Vorschrift nicht geändert werden sollen.

§. 12.

Fremde Personen, namentlich Seeleute von andern Schiffen, dürfen weder an den Plätzen und in den Häfen der Weser, noch auswärts ohne Erlaubniß des Capitains an Bord zugelassen werden, bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 1 $\mathcal{R}$ für den, welcher sie dennoch ohne Erlaubniß zuläßt.

§. 13.

Niemand darf ohne des Capitains ausdrückliche Erlaubniß irgend etwas, insbesondere Handelsartikel, an Bord bringen oder kommen lassen, und zwar bei Verlust einer Monatsgage und Confiscation der ohne Erlaubniß an Bord gebrachten Gegenstände.

§. 14.

Branntwein und sonstige geistige Getränke dürfen von der Mannschaft gar nicht an Bord gebracht werden, Taback nur so viel, wie Jeder zu seinem eigenen Gebrauche auf der bestimmten Reise benöthigt ist, und zwar Beides bei Verlust der ganzen Gage und bei Strafe der Confiscation oder des Ueberbordwerfens der verbotwidrig an Bord gebrachten Gegenstände.

§. 15.

Jedem ist aufs Strengste verboten, Contrebande oder sonstige verbotene Waaren mit sich zu führen. Der Uebertreter dieses Verbots, es komme nun das Schiff dadurch in Ungelegenheiten oder nicht, wird nicht nur mit dem Verluste seiner ganzen Gage und Confiscation oder Ueberbordwerfen solcher Gegenstände bestraft, sondern wird auch zur weiteren nachdrücklichen Bestrafung den Gerichten überwiesen. Außerdem ist er zum vollständigen Schadenersatz verbunden.

Die nämlichen Nachtheile und Strafen treffen denjenigen, welcher sich einer Schmuggel- oder Zolldefraudation schuldig macht.

§. 16.

Diejenigen, welche in den in §§. 12, 13, 14, 15 erwähnten Fällen dem Thäter wirklich behülflich sind, verfallen in die nämlichen Strafen und Nachtheile, wie der Thäter selbst, und sind als Theilnehmer Jeder für das Ganze (solidarisch) zum Schadenersatz verbunden; außerdem sind aber auch alle Schiffsleute, welche von einer beabsichtigten Uebertretung gewußt haben, ohne sofort dem Capitain oder dessen Stellvertreter davon Anzeige zu machen, mit ihrer ganzen Gage und allem an Bord habenden Eigenthum für den Ersatz jedes Schadens, namentlich auch für alle Geldstrafen und Kosten solidarisch verantwortlich.

§. 17.

Der Capitain und dessen Stellvertreter sind berechtigt, jederzeit die Sachen der Mannschaft nachzusehen, und hat sich Jeder einer solchen Untersuchung zu unterwerfen, besonders wenn die Sachen an Bord kommen oder wieder von Bord gebracht werden. Schon die Weigerung, die Untersuchung zu gestatten, zieht, abgesehen von den etwanigen Strafen wegen Widerseßlichkeit, eine Strafe von 5 Thalern nach sich.

§. 18.

Ohne des Capitains oder seines Stellvertreters Erlaubniß darf kein Kahn, Leichter- schiff oder sonstiges Fahrzeug an Bord kommen. Wer von der Mannschaft dazu dennoch behülflich ist, oder es wirklich zuläßt, verfällt in eine Strafe von 5 Thalern.

§. 19.

Niemand darf irgend etwas, seien es eigene oder fremde Sachen, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Capitains oder seines Stellvertreters und anders als in dessen persönlicher

Gegenwart, von Bord bringen oder bringen lassen, namentlich nicht an Land oder in ein anderes Fahrzeug.

§. 20.

Niemand darf von dem Augenblick an, da er zum Dienst an Bord gekommen ist, bis zu gänzlicher Beendigung der Reise, völliger Entloosung der Ladung, Reinigung und Befestigung des Schiffs ohne Erlaubniß des Capitains oder seines Stellvertreters von Bord, sei es an Land oder auf ein anderes Schiff gehen, oder bei erhaltenem Urlaube länger als bis Sonnenuntergang oder nach aufgesetzter Wache wegbleiben.

Wer dieses Verbot übertritt, hat außer dem Schadensersatz für jede Stunde, die er ohne Erlaubniß oder über die erlaubte Zeit weggeblieben ist, einen halben Thaler, falls er jedoch eine ganze Nacht oder länger weggeblieben ist, fünf Thaler Strafe für jede Nacht zu erlegen, wer sich aber nicht vor Abgang des Schiffs wieder einstellt, oder länger als drei Nächte ohne Erlaubniß ausbleibt, wird, sofern das Schiff sich im Auslande befindet, und er nicht sein Unverschulden nachweist, als Deserteur angesehen und behandelt.

§. 21.

Wer vom Schiff entweicht (desertirt), verliert seine ganze Gage, sowie seine an Bord habenden Effecten, ist zum Schadensersatz nach Maßgabe der Gesetze verpflichtet, wird mit 6 Wochen bis 1 Jahr Gefängniß bestraft und aus der Liste der bremischen Seefahrer gestrichen.

§. 22.

Der Capitain ist befugt, vom Schiffe Entwichene (Deserteure) mit Hülfe der Landesbehörden verhaften und wieder an Bord bringen zu lassen, auch die Effecten derjenigen, welche im Verdacht einer beabsichtigten Entweichung stehen, zur Verhütung derselben in Bewachung zu nehmen.

§. 23.

Jeder ist verpflichtet, dem Capitain oder seinem Stellvertreter ohne Verzug davon Anzeige zu machen, sobald er bemerkt oder in Erfahrung bringt, daß Jemand von der Mannschaft ohne Erlaubniß das Schiff verlassen will oder es bereits verlassen hat, — auch hierüber, sowie über alle die Mannschaft betreffenden ähnlichen Angelegenheiten demselben auf Verlangen aufrichtig und vollständig Auskunft zu geben, bei Vermeidung, mit dem Verlust von 1 Monat Gage und Gefängniß bis zu 6 Wochen bestraft zu werden.

§. 24.

Trunkenheit, Unsitlichkeit, Schimpfen oder Schlägerei der Mannschaft oder Einzelner derselben unter einander und ähnliche Ungebühr, werden in leichteren Fällen mit Geldstrafen bis zu 5 Thalern oder mit Gefängniß bis zu 14 Tagen bestraft, in schwereren Fällen aber treten die dafür sonst bestehenden Strafen ein.

§. 25.

Wörtliche Beleidigungen des Capitains oder anderer Vorgesetzten werden stets strenger bestraft, als es unter sonstigen Umständen der Fall sein würde. Die Untersuchung und Bestrafung kann auf Antrag des Beleidigten auch von Amtswegen geschehen.

§. 26.

Wer den wiederholten Befehlen des Capitains oder anderer Vorgesetzter nicht gehorcht, wird mit Gefängnißstrafe von 3 Tagen bis zu 6 Monaten bestraft.

§. 27.

In den in den §§. 24, 25, 26 erwähnten Fällen kann, wenn die Umstände es erheischen, außerdem die sofortige Entlassung der Thäter geschehen, und neben der sonstigen Strafe auf den Verlust der Gage und Streichung aus der Liste bremischer Seefahrer erkannt werden.

§. 28.

Wer sich an dem Capitain oder an seinem sonstigen Vorgesetzten thätlich vergreift, sich ihm thätlich widersetzt, oder auch nur mit thätlichem Widerstande droht, wird mit Gefängniß von 1 Monat bis zu 2 Jahren bestraft.

§. 29.

Die nämliche Strafe trifft denjenigen, welcher den Capitain oder einen sonstigen Vorgesetzten durch Gewalt oder Drohung, oder durch Verweigerung der Dienste zu einer Handlung oder Unterlassung, welche sich auf die Leitung des Schiffs oder auf die Aufsicht über das Schiff, die Passagiere oder die Ladung bezieht, zu nöthigen sucht.

§. 30.

Unternehmen Zwei oder Mehrere, den Capitain oder einen andern Vorgesetzten zu einer Handlung oder Unterlassung, wie im vorstehenden §. 29 bemerkt, zu nöthigen oder sich an ihm thätlich zu vergreifen, oder sich ihm thätlich zu widersetzen (§. 28.), so tritt wider die Schuldigen Gefängnißstrafe von 2 Monaten bis zu 4 Jahren ein; ist aber eine Verabredung dazu vorhergegangen, so soll gegen die Anführer und Rädelshführer auf 2 bis 10 Jahre Zuchthaus und gegen die übrigen Theilnehmer auf 1 bis 5 Jahre Zuchthaus erkannt werden.

§. 31.

Hat zwar eine solche Verabredung (§. 30) stattgefunden, ohne daß jedoch die verabredete That zur Ausführung gekommen ist, so tritt statt der Zuchthausstrafe Gefängnißstrafe von der nämlichen Dauer ein, und selbst diese kann unter mildern Umständen auf die Hälfte der Dauer der im §. 30 erwähnten Zuchthausstrafe herabgesetzt werden.

§. 32.

Treffen mit den in den vorstehenden §§. gedachten Verbrechen andere Verbrechen, z. B. Verwundung, Tödtung u. s. w. zusammen, so kann auf eine höhere Strafe als die hier festgestellte erkannt werden; bei der Ausmessung derselben gelten die in obigen §§. angegebenen Umstände als Erschwerungsgründe.

§. 33.

Wer absichtlich das Schiff, dessen Inventar oder die Ladung beschädigt, wird, wenn dadurch das Schiff, die Mannschaft, die Passagiere oder die Ladung in Gefahr des Untergangs gerathen, mit fünfjähriger bis lebenslänglicher Zuchthausstrafe, sonst aber mit Gefängnißstrafe bis zu fünf Jahren bestraft.

Liegt der Handlung ein grobes Verschulden zum Grunde, so tritt eine nach der Größe der Verschuldung, des Schadens und der dadurch veranlaßten Gefahr zu bemessende Gefängniß- oder Zuchthausstrafe ein.

§. 34.

Die nämlichen im §. 33. vorgeschriebenen Strafen treten gegen Denjenigen ein, welcher durch Unterlassung der ihm obliegenden Pflichten absichtlich oder mittelst grober Verschuldung das Schiff, die Ladung, die Mannschaft oder die Passagiere in Gefahr des Untergangs bringt.

§. 35.

In den in den §§. 28, 29, 30, 31, 32, 33 und 34 erwähnten Fällen kann, wenn die Umstände es erheischen, die sofortige Entlassung der Thäter erfolgen, und tritt überdies neben den dort erwähnten Strafen der Verlust der ganzen Gage, sowie aller am Bord befindlichen Effecten der Thäter, und Ausstreichung derselben aus der Liste bremischer Seefahrer ein, ist es aber bei einer bloßen Verabredung geblieben, ohne daß solche zur Ausführung gekommen ist, oder liegt bloß ein Verschulden vor, so kann nach dem Ermessen der erkennenden Behörde von den Verlust der Gage, der Effecten und von der Ausstreichung abgesehen werden.

§. 36.

Die Vorschriften der §§. 33, 34 und 35 finden auch auf den Capitain Anwendung.

§. 37.

In Fällen einer Widerseßlichkeit gegen Vorgesetzte, Thätlichkeit oder gar Meuterei hat der Capitain das Recht, das zur Unterdrückung derselben Erforderliche anzuordnen, namentlich auch auf der Reise die nöthigen Sicherheitsmaßregeln gegen die Schuldigen zu ergreifen, sie zu fesseln und im Hafen verhaften zu lassen.

Die gesammte Mannschaft ist bei Vermeidung, als Mitschuldige behandelt zu werden, verpflichtet, dem Capitain und den übrigen Schiffsofficieren thätigen Beistand zur Herstellung von Ruhe und Ordnung, so wie zur Bewältigung der Schuldigen und Sicherstellung vor künftiger Ungebühr zu leisten, und den darauf bezüglichen Anordnungen und Befehlen des Capitains und der Officiere unbedingt nachzukommen.

§. 38.

Bei feindlichen Angriffen auf das Schiff ist die Mannschaft zur Vertheidigung desselben und zum thätigen Widerstande gegen Feindesgewalt nach Anweisung des Capitains oder seines Stellvertreters verpflichtet. Bei Seegefahren jeder Art, besonders bei zu fürchtendem Schiffbruch, hat die Mannschaft alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung ungesäumt, unweigerlich und getreulich zu leisten, und darf sie ohne Einwilligung des Capitains oder seines Stellvertreters, so lange derselbe selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen; bei dennoch erfolgtem Schiffbruch aber hat sie für Rettung der Passagiere, sowie für Bergung der Schiffstheile, Geräthschaften und Ladung bestens zu sorgen und thätig zu sein.

Alles dieses bei Verlust der ganzen Gage und Austilgung aus der Liste der bremischen Seefahrer.

§. 39.

Diebstahl oder sonstige Veruntreuung an der Ladung, dem Inventare oder anderen im oder am Schiffe befindlichen Gegenständen wird als ein unter besonders erschwerenden Umständen begangenes Verbrechen betrachtet und demgemäß, außerdem aber noch mit sofortiger Entlassung, Verlust der ganzen Gage und Streichung aus der Liste bremischer Seefahrer, bestraft.

§. 40.

Wer auf Wache schlafend betroffen wird oder seinen Posten ohne triftigen Grund verläßt, verfällt in eine Strafe bis zu 10 Thlr. Geschieht es auf der Auskier- oder Ankerwache, so wird die Strafe verdoppelt, bei einem wachhabenden Officier aber wird es mit einer halben Monatsgage bestraft.

Außerdem ist der Schuldige für allen durch sein Vergehen entstehenden Schaden verantwortlich.

§. 41.

Wiederholte Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen können mit gesteigerten Strafen und bei Geldstrafen mit dem doppelten Betrage derselben und selbst mit Entlassung aus dem Dienste bestraft werden.

§. 42.

Wenn sich die Mannschaft durch den einen oder andern Umstand nicht um mehr als ein Sechstel verringern sollte, so ist die übrige Mannschaft nicht berechtigt, den Ersatz der Ausgeschiedenen zu begehren.

§. 43.

Vor Beendigung der Reise hat Niemand das Recht, Zahlung auf seine Gage außer dem Handgeld zu verlangen. Nur wenn das Schiff, statt direkt hierher zurückzukehren, eine oder mehrere Zwischenreisen macht, kann die Mannschaft und jeder Einzelne derselben nach Beendigung jeder Zwischenreise und in dem Hafen, wo das Schiff ganz oder zum größten Theil entläßt wird, die Auszahlung eines Dritttheils seiner bis dahin verdienten Gage, sofern sie nicht verwirkt ist, unter Abzug des empfangenen Handgeldes, verlangen, und zwar nach Wahl des Empfängers entweder baar oder mittelst einer Anweisung Einen Tag nach Sicht auf den hiesigen Rheder oder Correspondenten.

Für die Einlösung solcher Anweisungen ist Schiff und Fracht eben so verhaftet wie für die Gage selbst, und ist der Rheder zur Einlösung jeder für obigen Gagenbetrag vom Capitain ertheilten Anweisung verbunden, sofern in derselben der Grund für deren Ertheilung ausdrücklich angegeben ist.

Wer aber von den in diesem Paragraphen eingeräumten Befugnissen keinen Gebrauch macht, behält das ihm nach der Erbe- und Handfestenordnung §. 164 sub 5 wegen der Gage zustehende Vorzugsrecht.

§. 44.

Nach Beendigung der Reise, oder wo es sonst erforderlich ist, hat die gesammte

Mannschaft vor Empfang der Gage auf Verlangen Verklarung abzulegen und eidlich zu bekräftigen.

§. 45.

Die Mannschaft hat ihre Gage hieselbst aus den Händen des Wafferschouts zu empfangen, wenn der Capitain solches verlangt.

§. 46.

Grobe Pflichtverletzung oder fortgesetzte Widerspenstigkeit berechtigt den Capitain jeder Zeit zur Entlassung des Schuldigen gegen Bezahlung der bis dahin verdienten Gage; in den Fällen aber, welche in diesem Gesetze mit dem Verlust der Gage oder mit der Tilgung aus der Liste bremischer Seefahrer bedroht sind, verliert der Entlassene seine ganze Gage, vorbehaltlich der außerdem etwa eintretenden Strafen.

II.

Von den Rechten der Schiffsmannschaft.

§. 47.

Außer der versprochenen Gage erhält die Mannschaft von dem Augenblick an, da Jeder seinen Dienst antritt, Kost und Logis für Rechnung des Schiffs.

§. 48.

Die Gage fängt an zu laufen mit dem Tage, da ein Seemann zum Antreten seines Dienstes an Bord kommt, und hört regelmäßig mit der Entlassung nach beendigter Reise auf. (§. 7.)

Der Betrag der Gage ergibt sich aus der Musterrolle; ist aber Jemand schon vor der Musterung ohne Feststellung des Betrags der Gage angenommen worden, so gilt diejenige Gage als stillschweigend verabredet, welche in Bremen nach amtlicher Aufgabe des bremischen Wafferschouts zur Zeit der Annahme die gewöhnliche war.

§. 49.

Hinsichtlich der Verproviantirung des Schiffs für die Mannschaft und der Beköstigung der letztern am Bord gelten folgende Bestimmungen:

1) Die Ration für den Mann beträgt regelmäßig:

a. an Fleisch für den Tag,
entweder 1 Pfund Rindfleisch oder $\frac{3}{4}$ Pfund gesalzenes Schweinefleisch oder $\frac{1}{2}$ Pfund geräuchertes Schweinefleisch (Speck) oder gesalzenen oder getrockneten oder frischen Fisch zur Genüge, und zwar wird davon in der Regel verabreicht:

Rindfleisch 4 Mal wöchentlich,

Schweinefleisch (Speck) 2 Mal wöchentlich,

Fisch 1 Mal wöchentlich; oder statt dessen Rind- oder Schweinefleisch nach vorstehendem Maassstabe.

b. an Brod bis 1 Pfund für den Tag,

c. an Butter 1 Pfund für die Woche,

bei Reisen aber, welche über 6 Monate dauern, kann die Butter auswärts, wenn solche dort nicht flüchtig angeschafft werden kann, durch Schmalz oder Baumöl ersetzt werden, und wird dann 1 Pfund Schmalz oder eine halbe Bouteille gleich $\frac{5}{8}$ Pfund Baumöl für 1 Pfund Butter gerechnet; wo aber Beides nicht wohl zu haben ist, erhält statt dessen der Mann täglich eine halbe Ration an Fleisch oder Speck nach Maßgabe obiger Bestimmungen unter a. überher.

d. an Wasser bis 6 Quart Bouteillen ($1\frac{1}{4}$ Gallon) für den Tag;

e. an Gemüse, getrocknete Erbsen, Kartoffeln, Bohnen, Grütze, Graupen, Mehl oder ähnliche Victualien zur Sättigung hinreichend;

f. an Kaffee 10 Loth für die Woche;

g. an Thee 2 Loth für die Woche;

h. an Essig, Salz, gewöhnliche Gewürze, Syrop, Medicin nach Bedarf;

alles dieses jedoch vorbehaltlich der Befugnis des Capitains, in Nothfällen die Rationen in angemessener Weise herabzusetzen, oder einen Gegenstand durch einen andern

paßlichen zu ersetzen oder zu tauschen. Bei vorstehenden Gewichtsfäßen dient das Bremer Gewicht zur Richtschnur.

2) In Häfen, wo frisches Fleisch füglich zu haben ist, wird davon der Mannschaft wenigstens 1 Mal wöchentlich statt gesalzenen oder geräucherten Fleisches gegeben.

3) Die Mannschaft darf den Proviant nur zu ihrem eigenen Bedarf verwenden, daher davon nichts vergeuden, verkaufen oder sonst veräußern.

4) Der Capitain ist gehalten, überall, wo die Ausrüstung des Schiffs erfolgt, dafür zu sorgen und hat dafür aufzukommen, daß das Schiff nach Verhältniß der wahrscheinlichen Dauer der Reise — wofür die bestehenden Verordnungen wegen Beförderung von Schiffspassagieren zum Maßstabe dienen, — und nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmung unter 1., mit hinreichendem und gutem Proviant ausgerüstet und derselbe der Mannschaft vorschriftsmäßig verabreicht werde; sollte aber wegen eingetretener Unfälle oder ungewöhnlich langer Dauer der Reise eine Verkürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Wahl der Speisen für nöthig erachtet werden, so muß die Mannschaft sich Solches zwar ohne Murren gefallen lassen, jedoch ist bei Eintritt einer solchen Verkürzung sowohl der Tag als auch die Art und Weise und das Maas sowie der Grund der eingetretenen Kürzung oder Aenderung und sodann der Tag des Aufhörens derselben genau ins Schiffsjournal einzutragen; diese Bemerkungen sind vom Capitain und vom ersten Steuermann zu unterschreiben.

5) Gegen den Capitain, welcher seinen unter 4. angegebenen Verpflichtungen nicht gehörig nachkommt, kann von den competenten bremischen Behörden im bremischen Staatsgebiet, — und zwar sowohl von Amtswegen als auf Antrag der Mannschaft oder Einzelner derselben eine Untersuchung eingeleitet oder veranlaßt, und eine nach dem Grade seiner Verschuldung oder gar bösen Absicht zu bemessende Bestrafung verfügt oder bewirkt, dabei auch der Mannschaft eine nach Verhältniß der unrechtmäßig erlittenen Verkürzung oder Beeinträchtigung festzusetzende Vergütung zuerkannt werden.

Eine solche Untersuchung, Bestrafung und Vergütung kann und darf jedoch von der Mannschaft einzig und allein bei den competenten bremischen Behörden im bremischen Staatsgebiete beantragt werden, vorbehaltlich indessen der im §. 67 dieses Gesetzes den Consuln ertheilten Befugniß, geeigneten Falls vorläufig einzuschreiten und Streitigkeiten vorläufig zu entscheiden.

§. 50.

Wird das Schiff durch höhere Gewalt verhindert, die vorhabende Reise anzutreten, oder wenn es sofort und unmittelbar nach der Weser zurückzukehren genöthigt ist, durch höhere Gewalt an Wiederantritt der Reise verhindert, so kann die Mannschaft entlassen werden, und wird dann die Gage allein für die Zeit bezahlt, während welcher die Mannschaft im Dienst gewesen ist, das Handgeld aber wird nicht zurückgegeben.

Namentlich gilt dieses in dem Falle, wenn wegen Blockade der Weser das Schiff am Aussegeln verhindert oder gar zurückgewiesen wird.

§. 51.

Wer vor Antritt seines Dienstes ohne rechtlichen Grund entlassen wird, erhält als Entschädigung für zwei Monat Gage.

§. 52.

Erfolgt eine solche Entlassung ohne rechtlichen Grund nach wirklichem Antritte des Dienstes, aber vor dem Aussegeln oder wenn das Schiff sofort und unmittelbar nach der Weser zurückzukehren genöthigt gewesen ist, vor abermaligem Aussegeln, so erhält der Entlassene neben der im §. 51 gedachten Entschädigung die bedungene Gage noch für die Zeit, während welcher er im Dienst gewesen ist.

§. 53.

Wer ohne rechtlichen Grund auswärts entlassen wird, namentlich wegen Verkaufs des Schiffs, außer in den §. 54 erwähnten Fällen, erhält nicht bloß die bis zur Entlassung verdiente Gage, sondern auch nach seiner Wahl entweder freie Rückbeförderung hierher oder ein Abstandsgehalt.

Dieses Abstandsgehalt beträgt bei Entlassung in einem Hafen:

- | | | |
|----|--|---------------|
| a. | an der Nordsee oder Ostsee..... | 2 Monat Gage. |
| b. | an anderen Meeren..... | 3 » » |
| c. | jenseits des Caps der guten Hoffnung oder des Caps Horn aber 4 » » | |

Nur wenn das Schiff nicht direct nach der Weser zurückkehrt und die Entlassung in einem Hafen zwischen Elbe und Schelde, beide Flüsse eingeschlossen, erfolgt, steht die Wahl zwischen Rückbeförderung und Abstandsgeld dem Capitain zu. Uebrigens bleibt, wo Landesgesetze dieses erheischen, dem Capitain unbenommen, das Abstandsgeld bei dem bremischen Consul oder der Ortsobrigkeit ganz oder theilweise zu deponiren.

§. 54.

Verunglückt das Schiff, wird es genommen und für gute Priße erklärt oder wird es auswärts wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt oder an Fortsetzung der Reise durch höhere Gewalt gänzlich verhindert, so erhält die Mannschaft ihre Gage nur die Zeit, während welcher sie in Dienst gewesen ist, sowie freie Rückbeförderung oder Abstandsgeld nach den näheren Bestimmungen des §. 53, jedoch mit den Beschränkungen, daß sie wegen der nach der Zeit, da das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat, (wobei indessen Nothhäfen nicht mitgerechnet werden,) verdienten Gage sowie wegen Rückbeförderung oder Abstandsgeld sich nicht nur ohne weiteren persönlichen Anspruch an den Capitain und den Rheder, lediglich an das Schiff oder dessen gerettete Theile und an den Erlös daraus sowie an die Fracht für etwa gerettete Güter halten kann, sondern auch in diesem Falle dem Capitain und nicht der Mannschaft die Wahl zwischen freier Rückbeförderung und Bezahlung des Abstandsgeldes zusteht.

§. 55.

Keht ein Schiff nicht direct nach der Weser zurück, beendigt aber nach Ablauf eines Jahres seit seinem Abgange von der Weser eine Reise in einem deutschen, holländischen oder belgischen Hafen an der Nordsee oder Ostsee, so kann an letzterem Orte Jeder seinen Abschied und die Auszahlung seiner bis dahin verdienten Gage, aber keine sonstige Vergütung verlangen, sofern nicht die Musterrolle andere Bestimmungen enthält. Das Nämliche gilt von andern europäischen Häfen, wenn seit dem Abgange des Schiffs von der Weser bereits zwei Jahre verflossen sind.

In außereuropäischen Häfen kann Niemand seine Entlassung verlangen, wenn es nicht in der Musterrolle ausbedungen worden ist.

§. 56.

Verweilt ein Schiff länger als zwei Jahre seit seinem Abgange von der Weser auswärts, so steigt in Ermangelung anderweitiger Verabredung die Monatsgage derjenigen Seeleute, welche nach der Musterrolle weniger Lohn, als die darin für Vollmatrosen festgesetzte Gage erhalten, kraft des Gesetzes von Ablauf dieser zwei Jahre an jedes Jahr um zwei Thaler, bis sie den Betrag der Gage eines Vollmatrosen des nämlichen Schiffs erreicht hat.

§. 57.

Wer ohne eigenes Verschulden nach Antritt seines Dienstes und während seiner Dienstzeit erkrankt, beschädigt oder verwundet wird, wird auf Kosten des Schiffs geheilt und erhält, wenn er deshalb von Bord gebracht werden muß, seine Gage nur bis zum Tage, an welchem er das Schiff verläßt; wird er vor wirklichem Antritt der Reise von Bord gebracht, so hat er das überschießende Handgeld zurückzugeben, geschieht dies später, so behält er das Handgeld.

§. 58.

Mit eingetretener Genesung muß der Genesene auf Verlangen des Capitains wieder an Bord gehen und seinen Dienst für die frühere Gage fortsetzen, wie auch der Capitain verpflichtet ist, ihn wieder an Bord und in Dienst zu nehmen, letzteres jedoch nur, wenn die Erkrankung auswärts erfolgt ist. — Ist das Schiff dann aber schon abgefahren, so erhält er nach Wahl des Capitains oder dessen Bevollmächtigten entweder die Kosten der Rückreise nach der Weser, oder ein nach Maßgabe des §. 53 festzusetzendes Abstandsgeld, oder es muß ihm freie Passage nach der Weser verschafft werden.

§. 59.

Auf Verlangen des bremischen Consulats ist jedes bremische direct nach der Weser zurückkehrende Schiff verpflichtet, gegen eine Vergütung von täglich zwölf Groten für den Mann, solche Seeleute, welche entweder:

- a. dem bremischen Staate angehören und von einem Seeschiffe, auch wenn dasselbe nicht unter bremischer Flagge gefahren hat, zurückgeblieben sind; oder
- b. von einem bremischen Seeschiffe zurückgelassen sind, auch wenn sie selbst dem bremischen Staate nicht angehören sollten;

jedoch keine größere Zahl, als ein Fünftheil seiner Mannschaft beträgt, zum Zweck ihrer Rückbeförderung nach ihrer Heimath mitzunehmen.

§. 60.

Hat ein Erkrankter oder Verwundeter die Krankheit oder Verwundung durch eigenes Verschulden sich zugezogen, oder ist er erkrankt, verwundet oder beschädigt worden, während er ohne Erlaubniß an's Land gegangen: so hat er die Kurkosten selbst zu tragen, und für die Zeit, da er dienstunfähig war, keine Gage zu erwarten, auch wenn das Schiff zur Zeit seiner Wiederherstellung schon abgegangen ist, überall keinen Anspruch weiter als auf die bis zur Zeit des Eintritts seiner Dienstunfähigkeit verdiente Gage.

§. 61.

Wird Jemand bei Vertheidigung des Schiffes gegen Feindesgewalt verwundet, so hat er nicht nur nach Maßgabe der §§. 57 und 58 Anspruch auf Gage, Kur- und Reisekosten, sondern es soll ihm auch, wenn er dienstunfähig geworden ist, eine nach billigem Ermessen festzustellende weitere Entschädigung zu Theil werden.

§. 62.

Die Beerdigung eines während der Dienstzeit gestorbenen Seemanns geschieht auf Kosten des Schiffes.

§. 63.

Der Capitain oder sein Stellvertreter ist gehalten, über die nachgelassenen an Bord befindlichen Effecten eines verstorbenen Seemanns ein genaues Verzeichniß unter Zuziehung zweier anderer Schiffsleute aufzunehmen, und darnach dieselben, oder falls deren Verkauf nöthig gewesen ist, den Erlös daraus den Erben des Verstorbenen abzuliefern.

§. 64.

Stirbt Jemand nach Antritt des Dienstes und während der Dienstzeit, so erhalten seine Erben die Gage noch bis zum Ende des laufenden Dienstmonats; ist er aber bei Vertheidigung des Schiffes gestorben, so erhalten sie den Lohn bis zur Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen.

§. 65.

In allen Fällen, in welchen einem Seemanne oder dessen Erben Gage, Entschädigung, Vergütung oder Abstandsgeld zu bezahlen ist, wird das bereits empfangene Handgeld von der zu zahlenden Summe abgesetzt. Für Kurkosten, wenn der Seemann sie nicht selbst zu tragen hat, sowie für Beerdigungskosten findet ein solcher Abzug aber nicht Statt. Auch kann für das Handgeld Nichts in Anrechnung gebracht werden, wenn statt Bezahlung eines Abstandsgeldes die Rückbeförderung nach der Weser auf Kosten des Schiffes erfolgt.

III.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 66.

Niemand darf Streitigkeiten mit dem Capitain oder einem sonstigen Vorgesetzten vor andern als den Bremischen im bremischen Freistaat bestehenden Gerichten und Behörden geltend machen und zwar bei Verlust seiner guthabenden Gage und Austilgung aus der Liste der bremischen Seefahrer.

Ferner hat Jeder in allen seinen Dienst betreffenden Fällen ohne irgend eine Einwendung vor diesen bremischen Gerichten und Behörden sich zu stellen und Recht zu nehmen

und endlich nach dieser Verordnung und der Musterrolle, als dem von ihm eingegangenen Contracte, aller Orten, wo es auch sein mag, sich zu richten und denselben und den darin enthaltenen Bestimmungen und angedrohten Strafen unbedingt sich zu unterwerfen.

§. 67.

Nur in Fällen, die keinen Aufschub leiden, soll es der Mannschaft freistehen, in dem nächsten Hafen das Einschreiten des dortigen Bremischen Consuls oder in dessen Ermangelung des Consuls einer andern freien Hansestadt, oder, wenn auch ein solcher dort nicht vorhanden ist, eines Consuls eines der übrigen deutschen Bundesstaaten und eine vorläufige Entscheidung desselben zu veranlassen. Dem Capitain steht diese Befugniß jederzeit zu.

Der Entscheidung des Consuls haben beide Theile vorläufig Folge zu leisten, indessen steht es Jedem von ihnen frei, nach ihrer Rückkehr die Bremischen Gerichte und Behörden in gesetzlicher Weise zu einem definitiven Erkenntniß oder Entscheidung zu veranlassen.

§. 68.

Die Consulen sind befugt, zum Zwecke der Ausführung ihrer vorläufigen Entscheidung die Hülfe der Behörden des Landes, in dem sie angestellt sind, in Anspruch zu nehmen; wie es auch dem Capitain in dringenden Fällen freisteht, einen Schiffsmann, der ein schweres Vergehen oder Verbrechen begangen hat, den fremden Behörden zur Bestrafung zu übergeben.

§. 69.

Unter den in der gegenwärtigen Verordnung gebrauchten Ausdrücken »auswärts oder auswärtige Häfen und Plätze«, sind die Weser, sowie die sämtlichen Weserhäfen und Weserplätze, welche in dieser Beziehung den bremischen gleich zu achten sind, nicht mit begriffen.

§. 70.

Alle Strafen und sonstigen Verfügungen gegen die Mannschaft oder Einzelne derselben, hat der Capitain genau ins Schiffsjournal einzutragen. Ist dieses geschehen, so liefern die damit übereinstimmenden eidlichen Zeugnisse des Capitains und eines der Officiere einen vollständigen Beweis wider die Mannschaft und jeden Einzelnen.

§. 71.

Alle verwirkten Strafen, sowie confiscirte Gegenstände verfallen, soweit letztere nicht von dem Verletzten zu seiner Entschädigung in Anspruch genommen werden können, an das Haus Seefahrt zu Bremen, werden aber zum Zweck der demnächstigen Gründung einer Unterstützungscasse für Seeleute oder deren Wittwen aufbewahrt und besonders verwaltet.

§. 72.

Wegen Eintragung in die Seefahrtsbücher und der erforderlichen Anzeigen an den Wasserschout hat der Capitain nach Anleitung der obrigkeitlichen Verordnung vom 3. Juli 1837 zu verfahren.

§. 73.

Abänderungen der Vorschriften der §§. 1 bis 3, 6, 8 bis 41, 44, 46, 47, 49, 56 bis 59 und 61 bis 73, diese sämtlichen Paragraphen eingeschlossen, sind, sofern nicht etwa die Seeleute hinsichtlich der ihnen gebührenden Leistungen dadurch besser gestellt werden, bei Strafe der Nichtigkeit solcher Abänderungen verboten, und darf daher der Wasserschout sie in die Musterrolle nicht aufnehmen.

B.

Von denjenigen Seeleuten, welche nicht gegen Monatsgage fahren.

§. 74.

Die Vorschriften der gegenwärtigen Verordnung kommen analogisch auch bei denjenigen Seeschiffen und deren Mannschaften zur Anwendung, bei welchen der Lohn der letztern nach Reisen oder nach andern Zeiträumen als nach Monaten bestimmt ist. Wenn dabei der Betrag von Monatsgagen in Frage kommt, so wird zwar diejenige Monats-

gage zum Maßstabe genommen, welche nach der amtlichen Aufgabe des bremischen Wasserchouts zur Zeit der Annahme der Schiffsleute die zu Bremen für solche Reisen und Schiffe gewöhnliche war, indessen soll die den Seeleuten für den Verlust des Lohns zu leistende Entschädigung in keinem Falle denjenigen Betrag übersteigen, welchen sie erhalten haben würden, wenn der Feuervertrag vollständig ausgeführt wäre.

In den Musterrollen ist wegen des Lohns das Nöthige zu bemerken.

§. 75.

Auf die nach Grönland, nach der Straße Davis oder nach der Südsee, oder sonst auf den Wallfischfang oder Robbenschlag gehenden Seeleute, welche gegen Antheil am Gewinne fahren, sowie auf sonstige Partsfahrer finden die Vorschriften dieser Verordnung nur soweit Anwendung, als sie nicht das Lohnverhältniß und die Bestimmungen in Betreff Nichterfüllung des Vertrags, sowie die Vorschriften der §§. 7, 43 und 56 betreffen, indem in diesen Beziehungen in Ermangelung anderweitiger Verabredungen die dafür bestehenden Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Gebräuche in Kraft bleiben.

