

Über die Unfreiheit

der Meere

Von wegen grenzenlose Freiheit – seit Beginn
der Neuzeit dienen Schiffe den Herrschern
als schwimmende Strafvollzugsanstalten

Von Wolfgang Köberer



Verurteilte werden auf ein Gefängnissschiff
gerudert, das auf der Themse vor Anker liegt

DIE LADY WAR NICHT ERFREUT VON DEM, WAS SIE SAH. Die Unterbringung war unzumutbar. Es gab zu wenig Luft und Bewegung. Sie hielt es einfach für einen „teuren Container“. Ihre Entscheidung war eindeutig: Diese Zustände mussten ein Ende haben.

Die Lady hieß Anne Owers, sie war die Oberaufseherin über die britischen Gefängnisse der Regierung Blair im Jahr 2004, und das Objekt ihres Missmuts hieß HMP Weare“, das letzte Gefängnissschiff Ihrer Königlichen Majestät Elizabeth II. Erst 1997 angeschafft, wurde es 2005 schon wieder außer Dienst gestellt und verkauft - zum Leidwesen der lokalen Geschäftswelt, da es sich als Touristenattraktion herausgestellt hatte. So endete vorerst im Vereinigten Königreich eine jahrhundertalte, aber wenig ruhmreiche nautische Tradition.

Dass Schiffe und Gefängnisse eine solch enge Verbindung eingehen könnten, kommt uns in der heutigen Zeit kurios vor. Man assoziiert mit Seefahrt eher das Gegenteil, nämlich Freiheit und Ungebundenheit. Aber diese landläufige Vorstellung entsprach nicht immer der Realität.

Samuel Johnson, ein englischer Schriftsteller des 18. Jahrhunderts, hat das Verhältnis zwischen Seefahrt und Gefängnis auf den Punkt gebracht: „Niemand wird Seemann, wenn er geschickt genug ist, dafür zu sorgen, dass er ins Gefängnis kommt. Denn auf einem Schiff ist man wie im Gefängnis, nur dass auch die Chance besteht, dass man ertrinkt. Ein Mann im Gefängnis hat mehr Platz, besseres Essen und meist auch bessere Gesellschaft.“

Allerdings herrschten in den Anfängen der europäischen Hochseeschifffahrt im zwölften und 13. Jahrhundert an Bord noch Verhältnisse ohne Zwang. Erst im Lauf der folgenden Jahrhunderte wurden die Rechte der Seeleute immer weiter eingeschränkt, bis schließlich der Kapitän als „Master next w God“ über seine Besatzung das von Samuel Johnson umschriebene „besondere Gewaltverhältnis“ ausüben konnte. Den Weg dahin bahnte die zunehmende Militarisierung der Seefahrt. Bis ins 16. Jahrhundert gab es im nördlichen Europa weder spezielle Kriegsschiffe noch ständige Kriegsflotten; bei Bedarf charterte ein Herrscher eine Anzahl Handelsschiffe und rüstete sie für den militärischen Einsatz um. Erst zu Beginn der Neuzeit entstanden Kriegsflotten, auf deren Schiffen die militärische Disziplin auch das Verhältnis von Schiffsführung und Besatzung durchdrang und sich schließlich auch auf die zivile Schifffahrt ausbreitete.

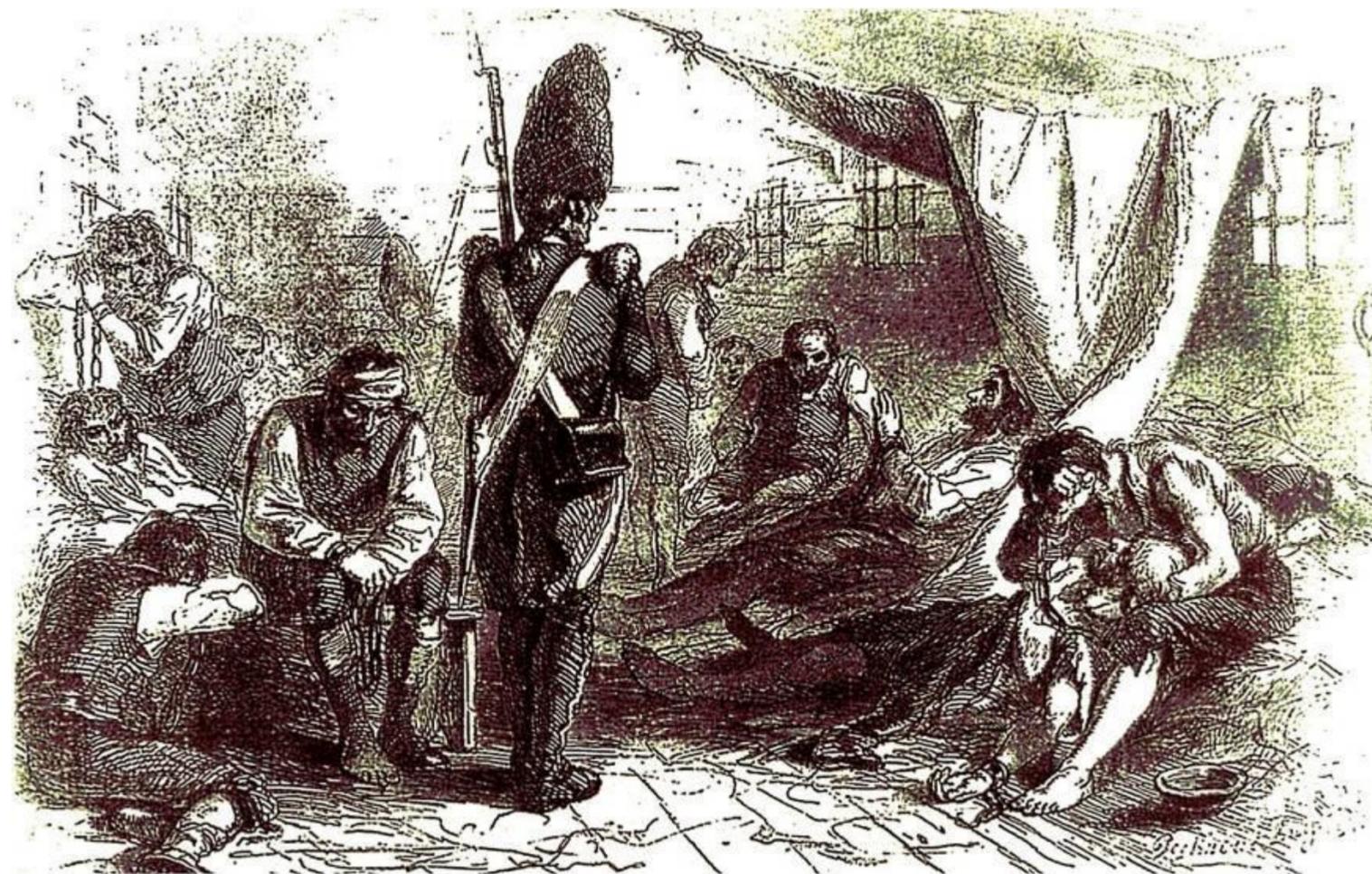
Neben den gefängnisähnlichen Lebensbedingungen der Seeleute früherer Jahrhunderte - gleich ob sie von einer *pressgang*, wie die Schlägertruppe zum Einfangen von Matrosen in Kriegzeiten hießen, an Bord von Kriegsschiffen gebracht oder sich freiwillig an Bord begeben hatten - gab es aber eine noch dunklere Seite der Seefahrt: Jahrhundertlang wurden Schiffe nämlich auch als Gefängnis und für Strafsysteme genutzt.

Galeerenstrafe

Ist die Rede von „Strafe“ und „Schiffen“, fallen uns zuerst die Stichworte „Galeerensklave“ und „Galeerenstrafe“ ein, die es in den Mittelmeerländern seit den Griechen und Römern gegeben haben soll, wie im Film „Ben Hur“ zu sehen ist. Dabei war die Galeerenstrafe keine Spezialität der Mittelmeerländer, und im Altertum gab es sie überhaupt nicht. Sie ist vielmehr ein Produkt der beginnenden Neuzeit. Die Ruderkriegsschiffe der Athener waren nämlich weder mit Verurteilten noch mit Kriegsgefangenen bemannt, sondern mit ärmeren Bürgern des Stadtstaats oder angeworbenen Söldnern. Auch die römischen Biremen und Triremen wurden stets von Freien gerudert.

Das änderte sich erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts, als sich die schon von Thomas Morus in seiner „Utopia“ verfochtene Idee durchsetzte, dass „Verbrecher“ zumindest in diesem Sinn nützliche Mitglieder der Gesellschaft sein könnten, als man ihre Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft stellen konnte - was profitabler war, als sie umzubringen. So kam es, dass seit dem Ende des 15. Jahrhunderts statt armer, aber freier Untertanen der Mittelmeeranrainer Delinquenten auf den Ruderbänken saßen.

Allerdings blieb die Galeerenstrafe keineswegs auf die Mittelmeerländer beschränkt. Bereits 1554 erließ Karl V. in Brüssel ein die Galeerenstrafe betreffendes Edikt. Sein Nachfolger Philipp II benachrichtigte dann im Jahr 1561 die Statthalterin der Niederlande, er beabsichtige, eine Reihe von Galeeren auszurüsten, und fragte, ob sich in den niederländischen Provinzen zum Ruderdienst geeignete Übeltäter finden ließen. Die Statthalterin sah darin eine willkommene Gelegenheit, ihre Provinzen von „Gesindel“ zu säubern, und wies ihre Behörden an, „schleunigst die Strolche in ihren Schlupfwinkeln aufzugreifen und zu gerichtlichem Gewahrsam zu bringen“, um sie „zur Verschickung auf die Galeeren zu verurteilen“.



Zugleich ermächtigte sie die Gerichte, bereits ausgesprochene Todesstrafen (Ertränken, Enthaupten, Vierteilen etc.) in Galeerenstrafen für die Dauer von sechs bis zehn Jahren umzuwandeln. Dass dies für den Delinquenten meist nur einen Aufschub bedeutete, lässt sich der Marseiller Galeerenmatrikel entnehmen. Dort ist zu lesen, dass im Zeitraum zwischen 1685 und 1708 rund die Hälfte der Sträflinge auf den Galeeren oder im Arsenal starben.

Sträflingsdeportationen

Auch in England verfiel man auf die Idee, Straftäter und andere unerwünschte Personen als Arbeitskräfte einzusetzen und gleichzeitig aus dem Land zu entfernen. Dort gab es zwar keine Galeeren, dafür aber seit dem Ende des 16. Jahrhunderts Kolonien in Übersee, deren Siedler einen ständigen Bedarf an billigen Arbeitskräften für ihre Plantagen hatten.

Schon Elizabeth I. erließ daher 1597 ein „Gesetz zur Bestrafung von Landstreichern, Vagabunden und kräftigen Bettlern“, das die Deportation in die Kolonien als zweitschwerste Strafe nach der Todesstrafe vorsah. Von dieser Möglichkeit machten die englischen Gerichte in den folgenden Jahrhunderten sowohl bei gewöhnlichen Straftätern wie auch bei politischen Unruhestiftern und religiösen Abweichlern Gebrauch. Der Arbeitskräftebedarf der amerikanischen Kolonien konnte allerdings durch die Deportationen, für die sogar eine eigene Regierungsbehörde, das Transport Office“, eingerichtet worden war, nicht vollständig gedeckt werden. Bald mussten aus Afrika Sklaven für die englischen Kolonien herangeschafft werden. Wie viele Menschen aus England deportiert wurden und wie viele von ihnen schon bei der Über-

fahrt starben, lässt sich heute kaum mehr genau ermitteln. Es müssen zigtausend allein im 18. Jahrhundert gewesen sein, wie der Rechtshistoriker Hans von Hentig englischen Quellen entnommen hat.

Gefängnisse vor Anker

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stießen die Deportationen in den amerikanischen Kolonien Englands - im Gegensatz etwa zum Import von Sklaven - zunehmend auf Widerstand; 1770 etwa nahm Maryland als einzige amerikanische Kolonie

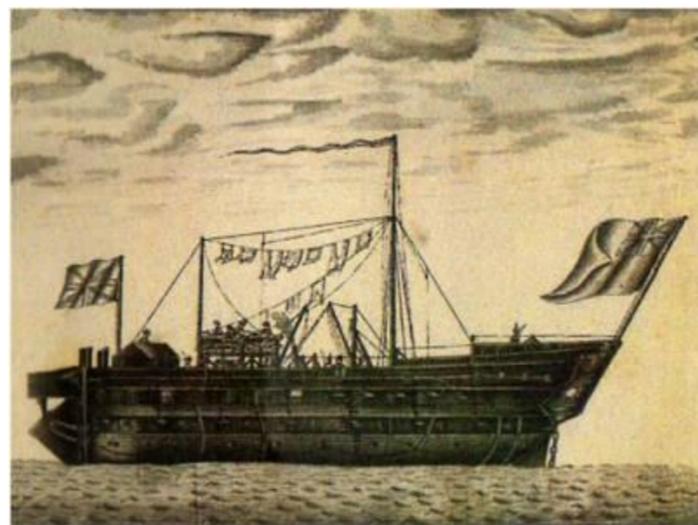
ES IST PROFITABLER, EINEN VERBRECHER

ALS ARBEITSKRAFT IN DEN DIENST

DER GESELLSCHAFT ZU STELLEN, ALS

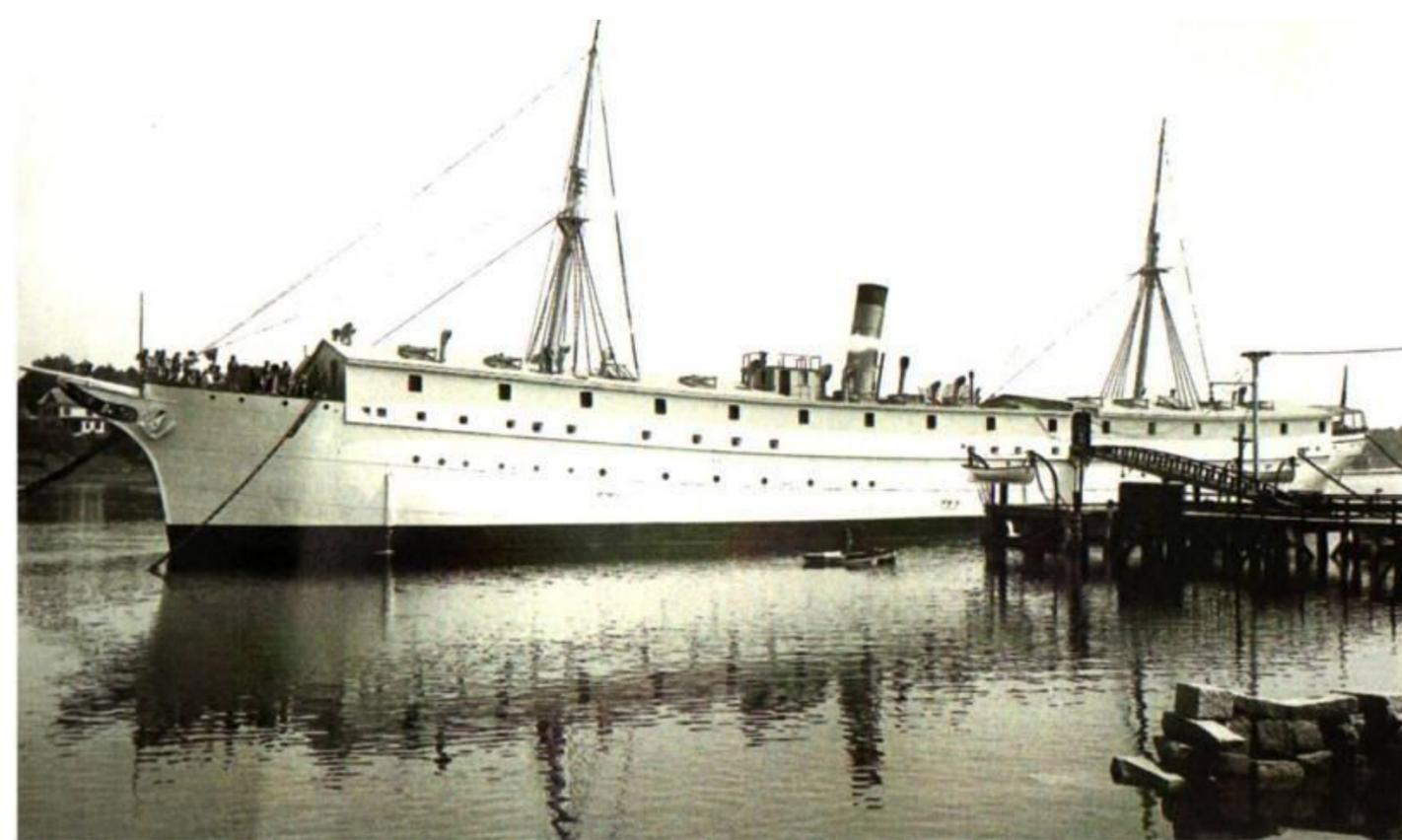
IHN UMZUBRINGEN

noch Deportierte aus dem Mutterland an. Schließlich kam die Zwangsverschickung durch den Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg vollständig zum Erliegen. Staat und Justiz in England hielten dies allerdings nur für einen vorübergehenden Zustand. Bis man den Aufstand in den Kolonien niedergeschlagen hatte, bot sich eine „Interimslösung“ an, wie es das 1776 erlassene Gesetz nennt. Für die Dauer eines Jahres würden die Deportierten



Oben
Ursprünglich ein Notbehelf, wurden die Gefängnissschiffe eine dauerhafte Einrichtung an der Themse. Dutzende solcher *hulks* säumten die Ufer. Hier ein Schiff aus dem Jahr 1810

Rechte Seite
Die HMS „Jersey“ wurde von den Briten während des Amerikanischen Bürgerkriegs zur Haftanstalt umgebaut. Tausende harhten unter Deck, acht von ihnen starben täglich



Zwangsarbeit zur Verbesserung der Schifffahrt auf der Themse verrichten und dort „abgestellt“ werden. Allerdings wurden die stationären Gefangenschiffe bald zur Dauereinrichtung, die tatsächlich erst 1857 ein Ende fand.

Die Aufsicht über diese Gefangenen und der Vollzug ihrer Strafe wurden einem Privatmann, einem gewissen Duncan Campbell, übertragen, der schon Erfahrungen als „Deportationsunternehmer“ in dem früheren „Transportsystem“ gesammelt hatte. Er kaufte zwei alte Schiffe, von denen eines passenderweise „Justitia“ hieß, legte sie in der Themse bei Woolwich vor Anker und brachte darauf die ersten 300 Gefangenen unter.

Auf die Lebensbedingungen an Bord der Gefangenschiffe wurde, da man sie für ein Provisorium hielt, wenig Überlegung verschwendet, mit der Folge, dass schon nach kurzer Zeit Epidemien die Zahl der Gefangenen um mehr als ein Drittel dezimierte. Darüber hinaus waren die Arbeitseinsätze zur Verbesserung der Schifffahrt auf der Themse so schlecht geplant, dass die Gefangenen, statt Zwangsarbeit zu leisten, häufig „niedergeschlagen herumsaßen, ... ihren Gefährten von früheren Missetaten erzählten ... und Meutereien und Ausbrüche planten“.

Da die Gerichte weiterhin Angeklagte zur Deportation verurteilten, schwoll die Zahl der auf Schiffen befindlichen Gefangenen in den Jahren 1779 bis 1783 von 526 auf 1937 an, und es wurden weitere alte Kriegsschiffe, auch in anderen Häfen wie Portsmouth und Plymouth, als Gefängnisse in Dienst gestellt. Eine Besserung brachte erst die Aufnahme der Deportationen nach Australien im Jahr 1787. Am 13. Mai jenes Jahres segelte der erste Konvoi zur Botany Bay, die James Cook ein Jahrzehnt zuvor erkundet hatte. Obwohl deportiert wurde, gab es weiterhin stationäre Gefängnisschiffe. Das lag nicht nur daran, dass die *hulks*, Schiffsrümpfe, wie sie nun genannt wurden, auch weiterhin zur Verwahrung der Verurteilten in der Zwischenzeit dienten, bis wieder eine Flotte

nach Australien segelte. In den Koalitionskriegen gegen das revolutionäre Frankreich von 1792 an fielen so viele feindliche Soldaten und Seeleute in britische Hand, dass - neben Kriegsgefangenenlagern an Land - mehr als 60 *hulks* zu ihrer Verwahrung verwendet wurden. Viele dieser Gefangenen, darunter auch Kinder von neun bis elf Jahren, lebten (weil sie zu Anfang der Napoleonischen Kriege gefangen wurden) ein Jahrzehnt lang ohne jede Beschäftigung an Bord der *hulks*, bis sie 1814, nach Napoleons Niederlage, zurück in ihre Heimat durften.

DIE HOLLÄNDISCHE REGIERUNG SETZTE SIE EIN, NEW YORKS JUSTIZVERWALTUNG EBENSO WIE PINOCHETS CHILE UND HITLERS DEUTSCHLAND

Auch andere Staaten brachten Gefangene auf Schiffen unter. So lagen von 1808 bis 1810 zeitweise neun ausgemusterte spanische Kriegsschiffe in der Bucht von Cádiz, auf denen bis zu 25 000 französische Gefangene untergebracht wurden, von denen womöglich nur ein Drittel überlebte. Und nachdem napoleonische Soldaten 1798 das venezianische Staatsschiff „Bucintoro“ seiner Goldzier beraubt, in die Lagune geschleppt und angezündet hatten, wurde der Rumpf noch bis 1824 als schwimmendes Gefängnis mit dem Namen „Hydra“ verwendet.

Schließlich hielten die Dänen während des Deutsch-Dänischen Krieges von 1848 bis 1850 rund 1000 deutsche Soldaten und Freischärler an Bord der ausgemusterten Schiffe „Dronning

Marie“ und „Waldemar“ in Kopenhagen gefangen. Die Lebensbedingungen dieser Gefangenen waren jedoch weit besser als die ihrer Leidensgenossen früherer Jahrhunderte. Die Gefangenen in Kopenhagen erhielten nämlich, wie man einer Ausgabe der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ aus dem Jahr 1848 entnehmen kann, täglich ein warmes Mittagessen, dazu Brot aus „gesichtetem Mehl“ und „acht Schilling bares Geld“, wofür sie sich Kaffee, Tee und Bier kaufen konnten.

Schwimmende Gefängnisse im 20. und 21. Jahrhundert

1902 baute die U.S. Navy den Kohlefrachter „Southery“ zum Gefängnisschiff um, als das er bis 1918 diente. In den Jahren von 1922 bis 1925 brachte die Regierung von Nordirland noch ihre politischen Gegner an Bord der „Argenta“ auf dem Belfast Lough unter. Und nach Pinochets Putsch in Chile im Jahr 1973 wurden politische Gefangene auf das Segelschulschiff „Esmeralda“ verbracht, dort interniert und gefoltert.

Das schrecklichste Schicksal eines Gefangenschiffs ereignete sich allerdings in Deutschland. Als kurz vor der endgültigen Niederlage des Nationalsozialismus die alliierten Truppen in Richtung Hamburg vordrangen, entschlossen sich der Gauleiter Kaufmann und die höheren SS-Offiziere, das KZ Neuengamme, in dem sich noch mehr als 12 000 Gefangene befanden, zu räumen. Kaufmann, der auch „Reichskommissar für Seeschifffahrt“ war, beschlagnahmte dazu kurzerhand drei Schiffe, die - nachdem sie zuvor Flüchtlinge aus Ostpreußen über die Ostsee transportiert hatten - bei Neustadt in der Lübecker Bucht lagen. Es handelte sich um die kleineren Frachter „Athen“ und „Thielbeck“ sowie das Turbinenschiff „Cap Arcona“, das Flaggschiff der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und berühmt als „Königin des Südatlantiks“. Fast 10 000 Häftlinge wurden in den letzten Apriltagen des Jahres 1945 auf diese Schiffe gebracht. Am Mittag des 3. Mai 1945, kurz vor Unterzeichnung der deutschen Kapitulation und nachdem das unmittelbar benachbarte Lübeck bereits kampfflos an britische Truppen übergeben worden war, griff eine britische Kampfflugzeugstaffel die in der Neustädter Bucht liegenden Schiffe an, angeblich, weil man befürchtete, dass sich Nazigrößen und Militär darauf nach Skandinavien in Sicherheit bringen würden. Die „Cap Arcona“ wurde mit Raketen in Brand gesetzt und sank innerhalb kurzer Zeit, genauso wie die „Thielbeck“, dabei kamen etwa 8000 Häftlinge um.

Damit ist die Geschichte der schwimmenden Gefängnisse aber noch nicht beendet: Die Justizverwaltung von New York setzt seit 1992 ein Schiff, das unter dem Namen Vernon C. Bain Correctional Center“ geführt wird und 161 Millionen Dollar gekostet haben soll, als Teil ihres Gefängnis Komplexes auf Rikers Island ein. Und da es sich um ein Schiff handelt, hat es neben den Gefangenenwärtern auch eine seemännische (Minimal-)Besatzung nach den Regeln der U.S. Coast Guard.

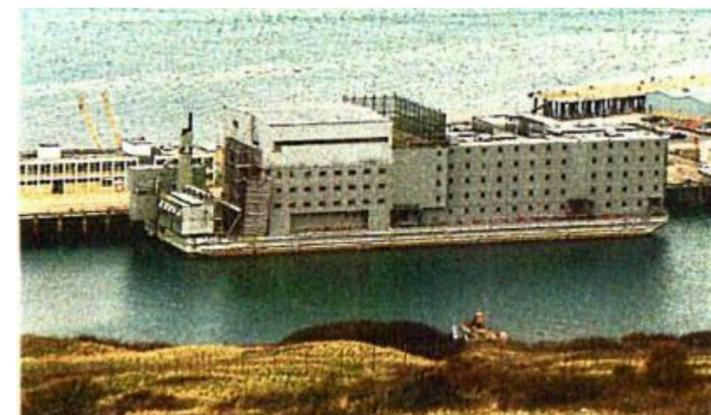
Auch das liberale Holland griff vor mehr als einem Jahrzehnt die Idee auf, unerwünschte Personen auf einem schwimmenden Untersatz einzusperrern. Da die Unterbringungsmöglichkeiten für illegale Einwanderer erschöpft waren, ließ die Regierung zwei

schwimmende Unterkünfte bauen, die im Industriehafen von Zaandam festmachten und auf denen seither Migranten, die kein Asyl erhalten, bis zu ihrer Abschiebung zwangsweise festgehalten werden.

Im Internet werden im Übrigen von einem Broker in Hawaii seit mehr als einem Jahrzehnt zwei Gefängnisschiffe für je 450 Gefangene angeboten, die ursprünglich für 7,5 Millionen Dollar zu haben waren und jetzt für runde sieben.

Die Renaissance der Gefängnisschiffe in England, die zur Anschaffung der HMP „Wegre“ geführt hatte, war nur kurz, auch wenn die konservative Regierung jetzt wieder mit diesem Gedanken spielt. In Deutschland dagegen wurde ein solcher Vorschlag schon vor längerer Zeit abgelehnt. Ein Hamburger Schiffsmakler hatte aus der Konkursmasse der Sowjetunion dem schleswig-holsteinischen Justizminister den fast fertiggestellten Flugzeugträger „Varyag“ für sieben bis acht Millionen Mark zum Zweck des Umbaus in ein Gefängnis angeboten. Der Minister gab ihm zur Antwort, zurzeit seien die Vollzugsanstalten des Landes glücklicherweise nicht überfüllt. Wie man weiß, wurde die Varyag“ daraufhin in die Volksrepublik China verkauft und zum Prunkstück der chinesischen Marine, der „Liaoning“, fertig gebaut, dem ersten Flugzeugträger des Landes.

Wolfgang Köberer, Jahrgang 1449, arbeitet seit 30 Jahren als Strafverteidiger in Frankfurt und beschäftigt sich ebenso lange mit der Geschichte der Navigation. Daraus sind einige Arbeiten entstanden, zuletzt eine Bibliografie zur Geschichte der Navigation In deutscher Sprache. Außerdem hat er das älteste in Deutschland gedruckte Handbuch der Navigation aus dem Jahr 1578 entdeckt und in einer Faksimileausgabe herausgegeben.



Linke Seite
Die USS „Southery“, 1889
als Kohletransporter
gebaut und später zur
Haftanstalt umfunktioniert,
am Navy Yard von
Portsmouth, New
Hampshire

Oben:
Die HMP „Weare“, hier in
Portland Harbour Englands,
ist das bisher letzte in der
langen Reihe der britischen
Gefängnisschiffe