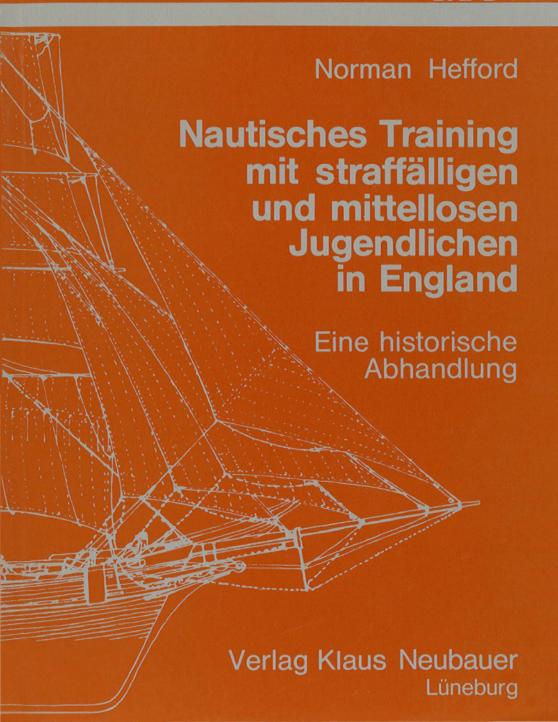
BAND 7



Schriftenreihe SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

Herausgeber:

Prof. Dr. phil. habil. Jörg Ziegenspeck

Arbeitsgemeinschaft "Segeln mit Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen"

an der

HOCHSCHULE LÜNEBURG

- Fachbereich Erziehungswissenschaft -

Wilschenbrucher Weg 84 - Postfach 2440 - D-2120 Lüneburg 1

in Verbindung mit

"Jugendschoner 'Hermine' e.V."

Als gemeinnützig und besonders förderungswürdig anerkannter

Träger der freien Jugendhilfe in Niedersachsen

Fährsteg 3 - D-2120 Lüneburg 1

Mitglied im Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband (DPWV)

- Landesverband Niedersachen e.V. -

und im

Bundesverband SEGELN - PĂDAGOGIK - THERAPIE e.V.

Lüneburg -

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Hefford, Norman:

Nautisches Training mit Straffälligen und mittellosen Jugendlichen in England: e. hist. Abh. / Norman Hefford. Mit e. Rahmentext von Haydn Davies Jones. - Lüneburg: Neubauer, 1987.

(Schriftenreihe Segeln und Sozialpädagogik; Bd. 7) Einheitssacht.: The history of nautical training of delinquent and distitute boys <dt.> ISBN 3-88456-033-6

NE: GT

© 1987 by VERLAG KLAUS NEUBAUER - LÜNEBURG

Typoskript: Sigrid Hiller

Druck und Herstellung: Bonn-Grunwald - Lüneburg

ISBN 3-88456-033-6

SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK - Band 7 -

Norman Hefford

NAUTISCHES TRAINING MIT STRAFFÄLLIGEN UND MITTELLOSEN JUGENDLICHEN IN ENGLAND

Eine historische Abhandlung

Mit einem Rahmentext von Haydn Davies Jones

VERLAG KLAUS NEUBAUER Lüneburg

Dank gilt stud. med. Franziska Schmidt für die Übersetzung des Textes

Inhaltsverzeichnis

	H. Davies Jones:	
	Geleitwort	5
	Norman Hefford:	
	Vorwort	7
1.	Das erste Schulschiff	9
2.	Das Schiff als Besserungsanstalt	19
3.	Die Einrichtung von Industrial Schools auf Schulschiffen	30
4.	Der Niedergang der Schiffe	38
5.	Die Verlegung der Schiffsschulen an Land	52
6.	Seemännische Ausbildung in staatlich anerkannten Erziehungsanstalten	62
	H. Davies Jones:	
	Nachtrag 1963 - 1986	79
	Anmerkungen	84
	Ribliographia	85



Geleitwort

Bis heute fehlte unter den Veröffentlichungen über Erziehung und Resozialisierung von Jugendlichen eine Studie, die sich speziell mit der Arbeit und Geschichte von Schulschiffen und Seefahrtsschulen auseinandersetzt. Wir begrüßen daher die Übersetzung und Veröffentlichung des uns schon länger vorliegenden Manuskriptes, die eine Abhilfe schafft.

Im Jahr 1962 belegte Commander Norman Hefford, Autor dieser Arbeit, ein Seminar für Mitarbeiter von Internatsschulen, das von der Pädagogischen Fakultät der Universität Newcastle angeboten wurde. Hefford, ein ehemaliger Marineoffizier, war zu der Zeit Lehrer für Seefahrtskunde an einer der wenigen verbliebenen Seefahrtsschulen unter den Anerkannten Erziehungsanstalten Englands. Bestandteil des einjährigen Kurses war auch das Schreiben einer längeren Abhandlung über ein selbstgewähltes Thema aus dem Erziehungsbereich. Es ist kaum verwunderlich, daß Heffords Arbeit sich mit der seemännischen Ausbildung straffällig gewordener Jugendlicher befaßt. Seit 1963 befand sie sich unbeachtet zwischen hunderten von anderen Manuskripten in einem Regal in meinem Arbeitszimmer in der Universität, und das solange, bis Prof. Dr. Ziegenspeck sich für diese Thematik zu interessieren begann. Er und seine Kollegen erkannten die Bedeutung der Studie sofort, und das vorliegende Buch ist das Ergebnis.

Das Originalmanuskript endet im Jahr 1963, doch hat sich inzwischen viel in diesem Bereich getan. Commander Hefford ging 1978 in den Ruhestand, und nur wenige Jahre später wurde die Seefahrtsschule, an der er gearbeitet hatte, geschlossen. Ich habe daher dem Buch ein Schlußkapitel hinzugefügt, um die Arbeit auf den neuesten Stand zu bringen. Dies erfolgte unter wiederholter Rücksprache mit meinem ehemaligen Schüler, um sicherzugehen, daß der Geist seiner Arbeit nicht beeinträchtigt wurde.

Ich empfehle Ihnen dieses Buch als eine einfühlsame und informative Abhandlung über eine Bewegung, die auf ganz andere Weise zur Erziehung benachteiligter Jugendlicher ganz erheblich beigetragen hat.

H. Davies JonesLeiter der Pädagogischen FakultätUniversität Newcastle upon Tyne

Vorwort

Ziel dieser Studie soll es sein, die Geschichte der Erziehung auf See während der letzten zwei Jahrhunderte nachzuvollziehen, darzustellen, wie ihre Entwicklung durch verschiedene Trägervereine beeinflußt und gefördert wurde und zu zeigen, wie diese Schulen schließlich an der Küste seßhaft wurden.

Das Hauptaugenmerk soll dabei den Schiffen gelten, die als Erziehungs- oder Besserungsanstalten dienten; notwendigerweise schließt das aber einen Einblick in die Verhältnisse an Land mit ein. Eingegangen wird im weiteren auf die Berichte verschiedener Inspektions- und Prüfungskommissionen und den darin dargestellten fortlaufenden Wandel von Methoden und äußeren Bedingungen. Es entsteht somit die Geschichte der seemännischen Ausbildung, die mittellose und straffällig gewordene Jungen während der letzten 100 Jahre erfuhren, wobei der Zeitraum der "Staatlich Anerkannten Besserungsanstalten" besondere Berücksichtigung findet. Spezielle Aufmerksamkeit verdient dabei auch das letzte Kapitel, welches über die Schulen Wellesly und Formidable berichtet, die als einzige Seefahrtsschulen ihren Ursprung noch in den alten Schulschiffen haben.

Es ist nur legitim, dem Leser mitzuteilen, daß ich selbst mich schon seit meiner Kindheit zur See und den Schiffen hingezogen gefühlt habe und daß ich heute Mitarbeiter einer Seefahrtsschule bin. Ich bin mir daher bewußt, wie leicht der Eindruck von Voreingenommenheit entstehen kann, hoffe aber, diesen zu vermeiden.

Mein Dank gilt allen, die mir Informationsmaterial zur Verfügung gestellt haben, oder deren Unterlagen ich einsehen konnte. Ich hoffe, daß niemand den Eindruck bekommt, der Aufwand und die Bemühungen seien nutzlos gewesen. Zu besonderem Dank verpflichtet bin ich Commander Burgess und Canon Bennet für

die Bücher, die sie mir geliehen haben, Captain Campbell von der National Nautical School und Captain Swanston von der Wellesley Nautical School für die wertvollen Erklärungen und Erläuterungen, Commander Johnson für seine Aufzeichnungen über die "Akbar" sowie seine persönlichen Erinnerungen an seine Zeit in der Heswall Nautical School, Mr. G. Norman, Leiter der Rebank Classifying School für die Möglichkeit, alte Berichte zu studieren, Mr. Ramsdale und Mrs. Garret für ihre Hilfe, alte Jahresberichte von Formidable und Wellesly zu bekommen und Mr. Davies Jones für seine Mitarbeit, die diese Studie erst möglich machten.

Weiterhin danke ich meinen Kollegen vom Institut für Pädagogik, ganz besonders aber Mr. Peris Roberts, für ihre hilfreiche Unterstützung.

Norman Hefford

1. Das erste Schulschiff

Schon seit Jahrhunderten ist England als eine große Seefahrernation bekannt. In seiner Geschichte wird immer wieder deutlich, wie eng der Fortbestand des Königreichs in Kriegs- wie in Friedenszeiten mit dem seiner Flotte verknüpft war, somit auch im besonderen von der Qualität seiner Seeleute abhing. In der Überlieferung heißt es, daß das Meer "Erbteil aller Engländer" sei und daß ein jeder, "ob Mann, Frau oder Kind, in seinen Adern einen Tropfen Seefahrerblut fließen habe; dieser könne von den Vorfahren übernommen sein, aber auch die salzige Brise des Heimatlandes reiche, einen solchen zu erzeugen und wachzuhalten."¹⁾

Als herrliches Denkmal für die ehemalige Größe Englands und den errungenen Ruhm auf See kann man noch heute die "Victory" in Portsmouth besichtigen. Einsam liegt dort Nelsons glorreiches Flaggschiff in einem Trockendock, fast schon ein Relikt aus einer anderen Zeit. Steht man aber auf einem der hölzernen Decks und blickt gen Himmel, braucht man nur wenig Phantasie, sich das Leben der Matrosen vorzustellen, die einst Tausende solcher Segelschiffe bevölkerten. Wo kamen sie aber her, diese Matrosen? Manche kamen zweifellos aus eigenem Antrieb, weil die Leidenschaft für die weite See sie drängte, weil sie vom Abenteuer träumten. Andere kamen aus Verzweiflung, waren auf der Flucht, hielten es zu Hause einfach nicht mehr aus, waren mit Beruf oder Lehrherren unzufrieden. Viele gab es auch, die in den Dienst gepreßt wurden, also nur unfreiwillig kamen. Aus welchen Gründen und auf welche Weise sie aber auch zur See kamen, eines war fast allen gemeinsam: Kaum einer der Matrosen war ursprünglich auf das gefährliche Leben auf See, auf die schwere Arbeit vorbereitet oder in irgendeiner Weise dafür ausgebildet worden. Es scheint heute unbegreiflich, daß Schiffe von der Größe der "Victory" mit all ihren Anforderungen an seemännisches Können von völlig unausgebildeten "Landratten" bedient wurden. Diese aber lernten schnell und gründlich, wobei das Tauende eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt haben muß.

Die Tage, in denen ein Junge heimlich von zu Hause fortlief, um zur See zu gehen, sind unweigerlich vorbei. Vorbei ist somit auch die Zeit, in der die See Zuflucht bot für die schwarzen Schafe der Gesellschaft, die es an Land doch zu nichts gebracht hätten. Das Leben auf See erfordert praktische Intelligenz und Geschicklichkeit in allen Lebensbereichen, und wer diesen Anforderungen gewachsen ist, dem steht eine sichere Berufslaufbahn offen. Nach wie vor übt die Seefahrt eine starke Anziehung auf Jungen jeden Alters aus, und diesen Bedürfnissen tragen die Marineschulen und Schulschiffe an der Küste Rechnung. Es ist heute allgemein bekannt, daß seemännische Berufe einer vorherigen gründlichen Ausbildung an Land bedürfen, und nicht wenige Jungen erreichen jedes Jahr ihr Berufsziel über Seefahrtsschulen.

Bis gegen Mitte des 19. Jahrhunderts gab es in England nur ein einziges Schulschiff, welches von der Marinegesellschaft zur Ausbildung bedürftiger Jugendlicher eingerichtet und getragen wurde. In den Jahren 1856 bis 1876 stieg dann aber die Zahl der Schulschiffe sprunghaft auf nicht weniger als zwanzig an. Dies Erscheinen kann nur mit dem Zusammentreffen mehrerer historischer Ereignisse erklärt werden: Hauptursache war wohl, daß die britische Flotte von Wind auf Dampf umgestellt wurde, viele der alten hölzernen Kriegsschiffe damit überflüssig waren und außer Dienst gestellt wurden. Etwa zur gleichen Zeit (1854 und 1857) verabschiedete das Parlament zwei Gesetze, die die Einrichtung von Erziehungsund Besserungsanstalten vorsahen. Aus wirtschaftlichen Gründen war die Admiralität gern bereit, ihre alten Kähne loszuwerden, sie gemeinnützigen Organisationen zur Verfügung zu stellen. Was man also nicht selbst zur Aus- und Weiterbildung von Offizieren und Mannschaften benötigte, überließ man verschiedenen Trägervereinen, die sie hauptsächlich zur Ausbildung von Matrosen für die Handelsmarine verwendeten. Es besteht kein Zweifel, daß die Marinegesellschaft mit ihrem fast hundert Jahre früher begonnenen Projekt, bedürftige Jugendliche auf die Seefahrt vorzubereiten, nicht ohne Einfluß darauf

war, daß die philanthropische Gesellschaft die Schiffe zu Ausbildungszwecken nutzte.

Es war beinahe ein Zufall, daß die Marinegesellschaft ihre Arbeit, die eigentlich zeitlich festgelegt und stark zweckgebunden entstanden war, über einen so langen Zeitraum hin fortsetzte. Im Frühjahr 1756 fand sich der Oberste Richter am Bow Street Court, Sir John Fielding, in der nicht gerade beneidenswerten Situation, eine größere Zahl jugendlicher Straftäter aburteilen zu müssen; nicht beneidenswert daher, weil es im Grunde keine Alternative zum Gefängnis gab. Im Gespräch mit Lord Harry Powlett (später: Duke of Bolton) äußerte dieser, daß die Mehrzahl solcher Jungen an Bord des Königlichen Schiffes "Barfleur" wohl besser aufgehoben und der Gesellschaft weit nützlicher sei, als in irgendeinem Gefängnis. Fielding sah das als einen Ausweg, die Jungen vor dem Gefängnis zu bewahren, Zu iener Zeit gab es in London Hunderte von Straßenjungen, die zu niemandem mehr gehörten, um die sich niemand kümmerte und die oft dem Verhungern nahe waren. Nachdem er wieder einmal fünf Jugendliche wegen Diebstahls ins Gefängnis hatte werfen müssen, hinterließ Fielding in seinen Aufzeichnungen folgenden Kommentar: "Diese Art von Jungen könnte der Gesellschaft weit nützlicher sein, sammelte man sie, noch bevor sie überhaupt zum Stehlen kämen, und brächte sie entweder auf Kriegsschiffen oder in der Handelsmarine unter."2) Fielding nahm also Powletts Angebot an, suchte aus den "unglücklichen und verzweifelten Jungen, die vor seinem Richtertisch erschienen"3), etwa dreißig aus, versorgte sie auf eigene Kosten mit der notwendigen Ausrüstung und ließ sie unter der Auflage frei, sich an Bord der "Barfleur" zu melden. Zufälligerweise traf der Trupp von Jungen auf dem Weg nach Portsmouth mit einem gewissen Mr. Fowler-Walker zusammen, der von Fieldings Akt der Menschenfreundlichkeit zutiefst beeindruckt war. Der Plan, "möglichst viele dieser vernachlässigten Jugendlichen vor dem moralischen Verfall zu bewahren und auf den rechten Weg zurückzuführen"4), beschäftigte ihn so sehr, daß er bei seinen Geschäftsfreunden um Spenden und Unterstützung warb. In kürzester Zeit waren zwischen 300 und 400 Jungen "mit der nötigen Ausstattung versorgt, die es ihnen ermöglichen würde, in diesem Beruf zu nützlichen und

anerkannten Mitgliedern der Gesellschaft zu werden."5)

Zu dieser Zeit befand sich England gerade im Krieg mit Frankreich, benötigte seine Flotte also ständigen Nachschub an erfahrenem Menschenmaterial. Obwohl jedem Freiwilligen ein Handgeld von drei Pfund geboten wurde und obwohl die Rekrutierungsmannschaften mit ihren brutalen Praktiken noch so manchen Seemann in den Dienst der Flotte zwangen, reichte das Angebot an erfahrenen Seeleuten auf Dauer doch nicht aus. Die Kontingente der Handelsmarine waren auch erschöpflich, so daß man in immer stärkerem Maße auf die unerfahrene Landbevölkerung zurückgreifen mußte.

Typisch für das 18. Jahrhundert ist es, daß immer wieder Freiwilligenorganisationen einspringen mußten, wenn der Staat sich außerstande sah, soziale Probleme zu bewältigen. Um den bekannten Philanthropen und Kaufmann Jonas Hanway sammelte sich eine Gruppe von Gleichgesinnten, die es sich zur Aufgabe machte, auch denen, die noch nie zur See gefahren waren, den Dienst in der Marine schmackhaft zu machen. Auf ihrem ersten Treffen am 25.6.1756 gründeten diese Männer die Marinegesellschaft. Hanways ursprüngliche Idee war es, patriotisch wie er und sein Zeitalter gesonnen waren, geeignete Landleute zusätzlich zum königlichen Handgeld mit einer vollständigen Ausrüstung zu versorgen. Die Landleute neu einzukleiden war schon deshalb notwendig, da die "richtigen" Seeleute nichts anderes als ihre eigene Kluft akzeptierten. Diese Aversion wird in dem folgenden Brief, den ein Flottenkapitän an den Sekretär der Gesellschaft richtete, besonders deutlich: "Gegen Ende des Krieges wurde mir eine größere Zahl Landfreiwilliger zugewiesen, aber es gab große Schwierigkeiten, diese mit den Matrosen in Kontakt zu bekommen, solange man sie deutlich durch ihre Kleidung unterscheiden konnte. Ich bat daher jeden dieser Landleute, mir von ihrer ersten Heuer dreißig Schilling auszuhändigen, mit welchem ich sie durch meine Schneider so seemännisch einkleiden ließ, daß selbst der älteste Fahrensmann nichts mehr an ihnen auszusetzen fand. Der Bann war augenblicklich gebrochen, und die Landleute wurden dreimal so schnell zu anerkannten Seeleuten, als es sonst der Fall gewesen

2. Das Schiff als Besserungsanstalt

Wie im vorangehenden Kapitel gezeigt wurde, begann die Entwicklung der Erziehungsschiffe mit den Gesetzen über Besserungsanstalten, die 1854 und 1857 verabschiedet wurden. Vor dieser Zeit drohte straffällig gewordenen Kindern und Jugendlichen entweder das Gefängnis oder die Verschickung in die Kolonien. So fand man im Jahre 1844 in den britischen Gefängnisssen nicht weniger als 11.348 Jugendliche zwischen 10 und 20 Jahren, und im Jahr 1849 betrug die Zahl der Verurteilten, die das 17. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten, 10.703. Der jämmerliche Zustand der Gefängnisse und das Leid der inhaftierten Kinder bewogen einige Philanthropen, sich gegen ein System aufzulehnen, welches mit dem Einsperren von Kindern deren unweigerlichem Abrutschen in die Kriminalität Vorschub leistete. In religiöser Überzeugung gingen sie davon aus, daß auch solche Kinder bei entsprechender Anleitung früher oder später gute Staatsbürger werden könnten.

Der erste Versuch in England, sich dieser unterprivilegierten Gruppe anzunehmen, wurde von der 1788 gegründeten "Philanthropischen Gesellschaft" unternommen, die sowohl junge Straftäter als auch Kinder von Verurteilten aufnahm. Die Jungen konnten dort ein Handwerk lernen, die Mädchen wurden auf eine Arbeit als Dienstmädchen vorbereitet. 1849 wurde die Schule nach Redhill verlegt, wo die Kinder in der Landwirtschaft arbeiteten oder sich in der Schneiderei oder Schusterei betätigten, somit also aktiv zum Bestehen der Schule beitrugen. Im Jahre 1818 wurde in Stretton-on-Dunsmore eine Einrichtung gegründet, die dem Prinzip der Bestrafung das der Besserung entgegensetzte. Hier wurden junge Straftäter zur Landarbeit vermittelt, wodurch sie dem Gefängnis entgehen konnten.

Im Laufe der Jahre richtete sich dann zunehmend öffentliches Interesse auf diese Problemgruppe. Berichte einheimischer Schulen sowie die Arbeit ähnlicher Institutionen in Europa (besonders in Mettray/Frankreich) führten dazu, daß innerhalb weniger Jahre eine Vielzahl von Einrichtungen für Jugendliche gegründet wurde. All dies geschah auf freiwilliger Basis und aus den Mitteln privater Spender. Rechtlich besaß man also keinerlei Gewalt über die Jugendlichen, die man aufnahm. Zu nennen sind hierbei besonders die Besserungsanstalten, die "Reformatories", um beim englischen Wort zu bleiben. Die Jugendlichen wurden dort versorgt und beköstigt, waren aber ähnlich wie in einem Gefängnis untergebracht und mußten sich strengen Regeln unterwerfen. Zum ersten Mal nahm hier auch der Staat Anteil an der Resozialisierungsarbeit, zumindest wurde vereinbart, daß Jugendliche, die sich freiwillig in eine solche Institution begaben, begnadigt werden konnten. Dieses Abkommen erwies sich als so erfolgreich, daß bald darauf auch im normalen Strafvollzug erstmals zwischen jugendlichen und erwachsenen Straftätern unterschieden wurde. In Parkhurst, Isle of Whight, wurde ein Gefängnis errichtet, welches speziell Jugendliche aufnehmen sollte, die zum Transport in die Kolonien verurteilt worden waren. Es blieb aber ein Gefängnis im wahrsten Sinne des Wortes; auf schwerbewaffnete Posten konnte vorläufig noch nicht verzichtet werden.

Der folgende Auszug stammt aus einem Bericht über Parkhurst, der 1847 einem Ausschuß des britischen Oberhauses vorgelegt wurde:

"Dies ist eine Strafanstalt für Jungen, die zur Verschickung in die Kolonien verurteilt wurden. Die meisten sind zwischen 10 und 18 Jahre alt, aber auch 8- und 9jährige finden sich in den Reihen der Insassen. Solche Kinder werden meist mit dem Hintergedanken verurteilt, sie hierher zu bringen, und zeitweilig beherbergt man hier bis zu 70 Burschen in dem zarten Alter. Bei ihrer Einweisung kommen die Jungen zur Bewährung für ungefähr vier Monate in Einzelhaft. ... Normalerweise bleiben sie zwischen zwei und drei Jahren in Parkhurst." 19

Schließlich und endlich allerdings landeten auch die aus Parkhurst Entlassenen genau wie die aus den Reformatories in den Kolonien, was weiterhin als die praktischste Methode galt, sie auf Dauer loszuwerden.

Die "Besserungsbewegung" erhielt aber weiterhin großen Zuspruch aus der Bevölkerung, und besonders die Arbeit von Mary Carpenter, Matthew Davenport Hill und Sidney Turner verschaffte ihr die nötige Schlagkraft. Das Verlangen nach staatlicher Anerkennung war größer als je zuvor, doch wurde ihm bis 1854 in keiner Weise weiter nachgekommen. Dann erst wurde das Gesetz über die "Reformatories", die Anstalten für straffällige Jugendliche unter 16 Jahren also, vom Parlament verabschiedet. Ein zweites Gesetz aus dem Jahr 1857 galt den "Industrial Schools", Einrichtungen für milieugefährdete Kinder und Straftäter unter 12 Jahren. Mit der staatlichen Absegnung konnten jetzt öffentliche Mittel für diese Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, gleichzeitig mußten sich die Schulen aber auch der Kontrolle von außen stellen. An die Gerichte erging die Aufforderung, jugendliche Straftäter und herumstreunende Kinder in die bestehenden Institutionen einzuweisen, die als solche unter der Verwaltung der Freiwilligenorganisationen bestehen blieben. Erstmals besaßen diese nun aber die rechtlichen Vollmachten, derer sie so dringend bedurften.

Die Industrial Schools lassen sich zurückführen auf die legendären "Ragged" und "Feeding Schools", auf Schulen also, in denen man schon sehr früh versucht hatte, sich der Kinder der untersten sozialen Schichten anzunehmen, indem man sie von der Straße holte und in den Grundlagen des Handwerks und des Lesens und Schreibens unterwies. Gründer der ersten Ragged School war John Pounds, ein Schuster in Portsmouth, der die Straßenkinder seiner Stadt um sich sammelte und ihnen Kochen, Schustern und das ABC beibrachte.

Die Reformatories und die Industrial Schools entstammen also unterschiedlichen Entwicklungen, sind sich in ihrer Intention aber sehr ähnlich. Obschon sie durch die Gesetze von 1854 und 1857 einen eigenen Status zugebilligt bekommen, lassen sich

außer durch das Alter ihrer Insassen im folgenden kaum Unterschiede mehr feststellen. Die Industrial Schools wehrten sich zwar lange dagegen, mit den Reformatories auf eine Stufe gestellt zu werden, da sie sich als nicht mit dem Makel der Kriminalität behaftet sehen wollten, aber auch ein Brief Lord Lingens an das Innenministerium beschreibt den sozialen Status der Jungen beider Institutionen folgendermaßen: "Es gibt keinen Unterschied, weder einen moralischen noch einen sozialen, der die Insassen einer Reformatory von denen einer Industrial School trennt. ... Und sind die Jungen erst eingeliefert, so gibt es auch in der Behandlung keine wesentlichen Unterschiede."2) Vier Jahre nach der Verabschiedung eines weiteren Schulgesetzes im Jahre 1866 schrieb dann auch Sidney Turner in seinem offiziellen Bericht: "Anerkannte Industrial Schools sind sowohl in ihren Methoden als auch in ihren strengen Regeln den Reformatories gleichzusetzen. ... Es ist in der Tat sehr schwierig geworden, Unterschiede festzustellen, wenn man von der Tatsache absieht, daß die Industrial Schools vielleicht den jüngeren oder weniger kriminellen Teil dieser sozialen Problemgruppe beherbergen. ... Beides sind Anstalten zur Besserung und Erziehung von jungen Herumtreibern und Spitzbuben."3)

Die meisten Leiter von Industrial Schools bestanden allerdings weiter auf einer strengen Unterscheidung der Institutionen. Besonders deutlich wurde dies, wenn die Öffentlichkeit um Spenden angegangen werden sollte. Stärkste Verfechter dieser Idee waren die Schulschiffe der Industrial Schools, die damit warben, "heimatlose, verlassene Jungen - arm, aber ehrlich und vom Verbrechen unberührt -"4" zu Erziehungszwecken aufzunehmen. So beschrieb dann auch das von den Schiffen ausgestellte Entlassungszeugnis die Institution als "eingerichtet zur Erziehung von armen Kindern, keine Reformatory, es werden keine Kriminellen aufgenommen oder in den Reihen der Schüler belassen."5)

Dabei waren es die Reformatories gewesen, die schon zwölf Jahre vor den Industrial Schools mit der Ausrüstung von Schulschiffen begonnen hatten.

3. Die Einrichtung von Industrial Schools auf Schulschiffen

Im Jahr 1866 wurden alle Gesetze über Besserungsanstalten aufgehoben und durch verbesserte und vereinheitlichte ersetzt, die außerdem englische und schottische Schulen auf dieselbe Rechtsgrundlage stellten.

Aufgrund des Gesetzes über Industrial Schools konnte jedes Kind, das augenscheinlich unter 14 Jahre alt war und auf welches eines der folgenden Kriterien zutraf, vor Gericht gestellt werden, um die Einweisung in eine Industrial School zu beantragen:

- "- er wurde bettelnd oder Almosen annehmend aufgefunden oder hielt sich zu einem solchen Zweck an einem öffentlichen Platz auf. (Auch das Verkaufen oder Anbieten von Waren konnte als Betteln gedeutet werden.)
- wurde von der Straße aufgelesen, ohne Zuhause, ohne angemessene Fürsorge und ohne erkennbare Mittel, seinen Lebensunterhalt zu bestreiten.
- wurde mittellos aufgefunden, war Waisenkind oder beide Elternteile verbüßten eine Haftstrafe.
- gab sich ganz augenscheinlich mit Diebsgesindel ab."

Nach Abschluß der Ermittlungen konnte in einem solchen Fall die Einweisung in eine lizensierte Industrial School angeordnet werden.

Artikel 15 des Gesetzes besagt weiterhin, daß ein Kind, solange es unter 12 Jahre alt war, auch nach Begehung eines strafwürdigen Verbrechens in eine Industrial School eingewiesen werden sollte. Ausnahmen bildeten in England das Kapitalverbrechen und in Schottland der Diebstahl.

Das verabschiedete Gesetz löste auch die finanziellen Probleme der Anstalten. Für jedes von den Gerichten eingewiesene Kind steuerte der Staat pro Woche fünf Schilling bei, und auch die Eltern wurden, ihren finanziellen Verhältnissen entsprechend, zur Kasse gebeten.

Der bekannte Newcastler Reeder James Hall bemühte sich im Jahr 1867, die Probleme von eltern-, heimat- und mittellosen Jungen, mit denen sich das Gesetz beschäftigte, auch in seiner Heimatstadt einer breiteren Öffentlichkeit bewußt zu machen. Sein wohltätiger Einsatz war dabei nicht ganz uneigennützig; zumindest ließen sich Geschäftsinteresse und Verantwortungsgefühl der Gesellschaft gegenüber nicht völlig trennen. Hall kannte sich in diesem Metier aus, hatte sich wohl auch eingehend informiert. Er machte sich Sorgen um den Zustand der Handelsmarine, vor allem aber um den seemännischen Nachwuchs, der in seiner Qualität immer mehr nachließ und der auch immer schwieriger zu bekommen war. Ende 1867 wurde daher unter der Leitung von James Hall eine Vereinigung gegründet, die die Einrichtung eines Schulschiffes auf der Type forderte.

Am 17. Januar des folgenden Jahres kam es im Rathaus von Newcastle zu einer öffentlichen Versammlung, die zur Konkretisierung des Plans beitragen sollte. Halls Absichten waren wie die der Marinegesellschaft zweiseitig. Er wollte die abnehmende Mannschaftsstärke der Handelsmarine dadurch aufbessern, daß er mittel- und heimatlose, von der Gesellschaft vernachlässigte Jungen von der Straße holte und für die Seefahrt ausbildete. Die Matrosen der Handelsmarine waren nicht nur weniger geworden, auch mit ihren seemännischen Qualitäten stand es nicht gerade zum besten. Mit wachsender Sorge mußte man zusehen, wie immer mehr ausländische Seeleute die Lücken auffüllten. "Das Wohlergehen unseres Landes hängt ganz stark davon ab, daß Handels- und Kriegsmarine ein gesicherter Vorrat von intelligenten und disziplinierten Jungen zur Verfügung steht"¹⁾, war daher Halls schlagendes Argument.

Seitens der Admiralität bestand generelle Bereitschaft, dem Verein die zu der Zeit in Chatham liegende Fregatte "Diana" zur Verfügung zu stellen, doch verlangte die Regierung, daß alle Reparatur- und Ausstattungskosten zu Lasten des Vereins gehen sollten. Dieser jedoch sah sich außerstande, die Kosten zu übernehmen. Unter Führung von Hall erschien daher eine Abordnung im Marineministerium, wo sie jedoch keine nennenswerten Erfolge erzielen konnte. Lediglich das Zugeständnis, daß man alte Kupferbeschläge des Schiffsbodens verkaufen dürfe, um vom Erlös einen Teil der Reparaturen zu decken, konnte man den Admiralen abringen. Vorher hätte man aber außerdem auf eigene Kosten das Schiff von Chatham auf die Tyne schleppen müssen, so daß der Vorschlag insgesamt mehr als unbefriedigend blieb. Man entschloß sich daher, die "Diana" aufzugeben und entweder ein altes Handelsschiff zu kaufen oder darauf zu warten, daß die Regierung ein größeres Schiff abstieß. Dies geschah tatsächlich, wie sich der Leser vielleicht noch erinnern wird. Im zweiten Kapitel wurde von dem Tausch berichtet, der zwischen der "Wellesley" und der "Cornwall" stattgefunden hatte. Die alte "Cornwall", umbenannt in "Wellesley", ging am 11. Juni 1868 auf der Tyne in der Nähe von South Shields vor Anker. Das Schiff wurde inspiziert, abgenommen und im Juni offiziell als Industrial School lizensiert. Zwischen 250 und 300 Jungen sollten auf der "Wellesley" Platz finden, und mit der feierlichen Einweihung unter Vorsitz des Herzogs von Northumberland am 30. Juli sollte ihrer Arbeit eigentlich nichts mehr im Wege stehen. Bis Ende Januar 1869 wurden 94 Jungen aus der Tyne-Gegend eingewiesen, aber auf einer Versammlung im Jahr 1870 mußte Hall mit Bedauern feststellen, daß immer noch Platz für weitere 80 bis 100 Jungen vorhanden war. "Hall mußte eingestehen, daß in den letzten sechs Monaten nur 10 oder 12 Jungen aus Newcastle geschickt worden waren."2) Es scheint, daß die Stadtgerichte nur sehr zögernd auf die neuen Bestimmungen eingingen. Die Newcastler Jugendpfleger zeigten große Bedenken, und aus Gateshead kam der Ausspruch: "Ich hoffe, daß keiner der armen Jungen unserer Stadt je so tief sinkt, daß er auf ein Schulschiff muß."3) Das Schlupfloch, das im Gesetz augenscheinlich offen geblieben war, war der Passus über die "angemessene Fürsorge", die nachgewiesen werden mußte. Die Richter argumentierten nun so, daß, solange Eltern vorhanden waren, ausreichende

Vormundschaft und Fürsorge bestanden, selbst wenn diese ihre Kinder ganz offensichtlich verstoßen hatten. Obwohl Hall vom Innenminister Rückendeckung erhielt, blieben die örtlichen Richter eher skeptisch, so daß in den folgenden 18 Monaten bis zum 30. Juni 1871 nur weitere fünf Jungen aus Newcastle auf die "Wellesley" geschickt wurden.

Allem behördlichen Widerstand zum Trotz blieb Hall von seiner Idee überzeugt. Immer wieder versuchte er der Öffentlichkeit klarzumachen, wie wichtig solche Schulschiffe für heimat- und mittellose Jungen seien. Nur wenige Monate nach der Inbetriebnahme der "Wellesley" schrieb er einen langen Brief an die Times, in dem er die Einrichtung von Schulschiffen längs der gesamten britischen Küste propagierte. Wiederum hob er besonders hervor, wie dringend die aufstrebende Handelsmarine des frischen Nachwuchses bedurfte. "In den armen Jungen, von denen es auf unseren Straßen und in den Häfen nur so wimmelt, liegt ein riesiges Potential von Kräften, das, richtig genutzt, unserer Handelsmarine neuen Schwung geben kann,"⁴⁾ schrieb Hall. Er führte weiterhin an, daß es vielleicht einfach nicht bekannt genug war, daß nach dem Gesetz von 1866 jede Hafenstadt die Möglichkeit hatte, mit nur geringem finanziellen Aufwand ein Schiff als Industrial School auszurüsten. Unterstützt von einem hervorragenden Leitartikel, fand Halls Brief in der Times endlich die nötige Beachtung in der Öffentlichkeit.

Brief und Leitartikel führten dazu, daß Hall mit vielen Leuten in Kontakt kam, die planten, in verschiedenen Häfen ebenfalls Schulschiffe zu gründen. Eine dieser Kontaktpersonen war der angesehene Bristoler Bürger Henry Fedden, der, zusammen mit seinem Freund Augustin Woodword, hier einen Weg sah, mit dem Problem der herumstreunenden Straßenkinder fertig zu werden. Halls Briefe und der Artikel wurden vervielfältigt und mit einem entsprechenden Begleitschreiben einigen einflußreichen Bristoler Bürgern zugesandt. Man bat in diesem Schreiben lediglich um eine Stellungnahme, da erst vorgetastet werden sollte, inwieweit ein solches Projekt überhaupt Erfolg haben könnte. Die Reaktionen waren fast ausnahmslos positiv und versprachen Unterstützung, sollte der Plan konkretere

4. Der Niedergang der Schiffe

In ihren frühen Jahren genossen die Schulschiffe ein recht hohes Ansehen und galten als ein lobenswerter Zweig des Systems der Besserungsanstalten. In seinem Bericht aus dem Jahr 1860 beschreibt Hochwürden Sidney Turner die besonderen Vorzüge solcher Schiffe: "Typische Charakteristika eines jugendlichen Straftäters sind Ruhelosigkeit, Abenteuerlust, Unbekümmertheit gegenüber Gefahren, fehlende Selbstbeherrschung und Beeinflußbarkeit durch andere. Diesen Neigungen und Gewohnheiten kommt das Seefahrtsleben mit seiner strengen Disziplin, dem Angewiesensein auf die Mannschaft, der vielfältigen Arbeit, der wechselnden Umgebung und der ständigen Überwachung aufs Beste entgegen."1) Die Vorteile, die eine Schiffsschule gegenüber einer Institution an Land bot, müssen an den Gegebenheiten der damaligen Zeit gemessen werden. In demselben Bericht, in dem Turner so enthusiastisch über die Schiffsschulen spricht, berichtet er auch über die Zustände, die er in Reformatories an Land kennengelernt hatte: "Wesentliche Unterschiede bestehen höchstens in Art und Größe der Gebäude, die jedoch alle durch Einfachheit und Zweckmäßigkeit gekennzeichnet sind. Ein und derselbe Raum, ungefähr 35 Fuß lang und 18 Fuß breit, dient sowohl als Klassenzimmer als auch als Eßraum. Bei schlechtem Wetter muß er außerdem für Arbeit und Spiel herhalten. Die Wände sind aus gekalktem Backstein, der Fußboden ist entweder gekachelt oder besteht aus blankem Beton. Geheizt wird so ein Raum mit einem Ofen oder durch ein offenes Feuer. Die Schlafräume sind gewöhnlich nicht verputzt und nach oben kaum gegen die rohen Dachsparren abgegrenzt. Der der sportlichen Ertüchtigung und dem Spiel dienende Schulhof ist völlig unbefestigt, Waschgelegenheiten sind meist in einem Anbau oder Schuppen untergebracht und entsprechen kaum primitivsten Anforderungen. Die Vorteile einer Gasheizung scheinen hier völlig unbekannt, selbst die Arrestzellen bleiben wie der größte Teil des Hauses ungeheizt."2) Damit verglichen war doch das Leben auf einem Schiff wahrhaft paradiesisch. Man war an der frischen Luft, hatte die Abwechslung des Fluß- und Hafenlebens; alles in allem: eine attraktive Alternative zum langweiligen und stark eingeschränkten Landleben.

Die Beliebtheit der Schulschiffe wird auch in einem Bericht der Königlichen Untersuchungskommission des Jahres 1884 deutlich, wo es heißt, daß das Leben an Bord die Jungen wesentlich zugänglicher für Zucht und Ordnung mache, als es bei Insassen anderer Anstalten erreicht werden könne. "Die Disziplin auf den Schiffen ist wesentlich besser, schon allein, weil die Jungen dort unter ständiger Aufsicht stehen,"3) heißt es weiterhin. Als Vorteil wurde auch erachtet, daß die Jungen so gut wie von der Außenwelt und ihren schädigenden Einflüssen abgeschnitten waren und daß die spätere seemännische Laufbahn einen vollständigen Wechsel von äußerer Umgebung und Umgang mit sich brachte. Die Berichte der frühen Jahre loben außerdem das saubere und gesunde Leben an Bord, die fröhliche und zielstrebige Art, mit der die Jungen ihre Ausbildung angingen und die gute Atmosphäre an Bord im allgemeinen. "Die Ordnung und Sauberkeit auf den Schiffen macht den verantwortlichen Offizieren alle Ehre," schrieb Turner im März 1872 nach einem Besuch auf der "Formidable". "Auftreten und Benehmen der Jungen waren zufriedenstellend; sie wirkten ausgesprochen gut versorgt und gesund. Beim Appell waren sie aufmerksam und folgten willig allen abgegebenen Anweisungen."4) Ein solcher Bericht ist typisch für die frühen Jahre der Schiffe und spiegelt deutlich die Ideale wider, die die Gründer verwirklicht sehen wollten.

Die seemännische Ausbildung war im großen und ganzen auf allen Schiffen die gleiche; bei der schulischen Ausbildung hingegen gab es gewaltige Unterschiede. Wenn man der Untersuchungskommission von 1884 Glauben schenkt, sah es in den Industrial Schools noch besser aus als in den Reformatories, aber überall war die Schulbildung "beklagenswert gering". "Erziehung wird als zweitrangig betrachtet," heißt es, "Schulbildung wird der Berufsausbildung geopfert." Diese Berufsausbildung war natürlich höchst wichtig, barg aber auch eine große Gefahr in sich. Im Laufe der Zeit begannen viele Institutionen nämlich, aus der Arbeit ihrer Zöglinge Kapital zu schlagen. Die Arbeitszeiten wurden über Gebühr verlängert, schulische

und religiöse Erziehung mußten mehr und mehr darunter leiden. Auch die Kinder spürten auf Dauer natürlich, daß ihrer Hände Arbeit schamlos ausgenutzt wurde.

Da es so gut wie unmöglich schien, mit der Arbeit der Jungen auf den Schiffen Geld zum Unterhalt der Institutionen zu erwirtschaften, erhielten diese pro Woche und Insasse einen Schilling mehr. Trotzdem wurden auf einigen Schiffen die Jungen zum Wergzupfen, Flachskämmen und Garnspinnen herangezogen, um das Budget entsprechend aufzubessern. Die Kommission betrachtete solche Vorkommnisse als "nicht wünschenswert" und empfahl, Schritte dagegen einzuleiten. Auf der "Akbar" wurde das Wergzupfen sogar zum Ausbildungsfach erhoben. "Die Jungen haben mehr als fünf Tonnen altes Tauwerk zu Werg gezupft und neu versponnen," heißt es in einem Jahresbericht. Selbiger Bericht enthält aber kaum ein Wort über die schulischen Fortschritte der Jungen. Nein, ganz im Gegenteil mußte der Leiter der "Akbar" nach einem Besuch Turners im Jahr 1863 kleinlaut vermerken: "Der Regierungsinspektor besichtigte das Schiff und zeigte sich, abgesehen vom Schulunterricht, mit allem höchst zufrieden. Im schulischen Bereich bemängelte er allerdings wiederum fehlende Tatkraft."

Als weiteres Hindernis im schulischen Bereich muß man die Schwierigkeiten bewerten, qualifizierte und erfahrene Lehrer zu bekommen. Vergleicht man eine Anstellung in einer Besserungsanstalt mit der Laufbahn eines Grundschullehrers, so ergeben sich zahlreiche Nachteile bezüglich Bezahlung, Weiterbildung und Beförderung. Ein Lehrer mußte schon von hehrem Idealismus besessen sein, um freiwillig in einer solchen Erziehungsanstalt zu arbeiten. In dieser Not ging man auf der "Formidable" sogar soweit, ehemalige Insassen als Hilfslehrer einzusetzen, da man mit der steigenden Schülerzahl einfach nicht mehr fertig wurde. Zwei dieser Jungen sollen, den Schiffsberichten zufolge, über Jahre hinweg an Bord tätig gewesen sein. Auf anderen Schiffen hatte man mehr Glück. Auf der "Wellesley" zum Beispiel gab es vier Lehrer, deren harte Arbeit und unermüdlicher Einsatz in der Steigerung der schulischen Leistungen der Jungen deutlich abgelesen werden kann.

An der strengen seemännischen Ausbildung war, wie gesagt, wenig auszusetzen, doch fehlte ihr auf Dauer eindeutig die direkt anwendungsbezogene Komponente. Es reichte nicht aus, sich ausschließlich mit der Instandhaltung von Takelage, Spieren und Beibooten zu beschäftigen, auch das Segeln auf offener See mußte eigentlich zur Ausbildung gehören. So heißt es auch in dem Bericht der Untersuchungskommission von 1896: "Damit ein Schulschiff sinnvoll arbeiten kann, bedarf es einer gewissen Grundausstattung, zu der auch eine seegängige Brigg gehören sollte."8) So ein kleines Begleitschiff war natürlich der Traum vieler verantwortlicher Ausschüsse, doch Anschaffungs- und Unterhaltungskosten waren so hoch, daß in den wenigsten Fällen die notwendigen Mittel aufgebracht werden konnten. Wo immer aber solch ein Boot angeschafft wurde, erwies es sich als eine echte Bereicherung der seemännischen Ausbildung. So ein Tender bot zwischen 20 und 30 Jungen Platz und wurde zu Trainingsfahrten längs der britischen Küste verwendet, die bis zu vier Monaten dauern konnten. Neben dem theoretischen Unterricht galt es hier, alle an Bord notwendigen Arbeiten selbst durchzuführen, Verantwortung zu übernehmen, die Seefahrt als solche eben haufnah zu erleben.

Obwohl es das anerkannte Ziel der Schulschiffe war, die Jungen auf das Seefahrerleben vorzubereiten, landeten nachher nur wenig mehr als die Hälfte von ihnen wirklich in der Handels- oder Kriegsmarine. Die verantwortlichen Ausschüsse versuchten auf vielerlei Weise, diesem Problem beizukommen, doch stießen sie immer wieder auf die gleichen Schwierigkeiten. Die Königliche Marine hatte sich zum Beispiel von Anfang an strikt geweigert, Jungen aus Reformatories aufzunehmen. Hochwürden Turner bemerkte dazu: "Ich kann es nur bedauern, daß unseren Bemühungen, jungen Menschen ein aktives und abenteuerliches Leben auf See zu ermöglichen, so viele Hindernisse in den Weg gelegt werden." Auch Jungen aus Industrial Schools hatten es schwer, einen Weg in die Kriegsmarine zu finden. Keine Chance hatten die, die aufgrund von § 15, also eines Verbrechens wegen, oder aufgrund von § 14, also weil sie sich mit Dieben abgegeben hatten, in eine Industrial School eingewiesen worden waren. Diese Bestimmungen wurden nur in Kriegszeiten gelockert, wo dann relativ viele Jungen als Rekruten übernommen

5. Die Verlegung der Schiffsschulen an Land

Schon seit 1840 hatte man versucht, auch in Schulen an Land eine seemännische Ausbildung zu vermitteln. In der Mettray-Schule in Frankreich wurde auf dem Hof einfach ein Mast samt Takelwerk aufgestellt, und ein alter Seemann übernahm den praktischen Teil der Ausbildung. Die so geschulten Jungen waren später in der französischen Marine sehr gefragt. Matthew Davenport Hill, Stadtrichter in Birmingham, erachtete das als eine anerkennenswerte Leistung und schrieb in einem Brief an Lord Brokham: "Eine Seefahrernation, wie wir es nun einmal sind, sollte dieses Konzept aufnehmen und ausbauen." 1)

Dem Beispiel von Mettray folgend, eröffnete die Industrial School in Middlesex im Jahr 1866 einen Zweig für die seemännische Ausbildung, und ihr Erfolg spricht für sich: Zwischen 1866 und 1882 wurden 49 Jungen in die Königliche und 1.080 in die Handelsmarine übernommen. In einem Brief an den Untersuchungsausschuß des Jahres 1884 beschreibt der Leiter der Schule die Vorzüge eines solchen "Schiffs an Land": "Hohe, gut gelüftete Schlafräume anstelle von niedrigen Steragen, jederzeit zugängliche Sportplätze, ruhig gelegene Schulräume und angemessene Unterkünfte für Lehrer und Betreuer samt ihrer Familie." Es heißt weiter: "Ich kann in der Tat keinen großen Vorteil in einem Schiff sehen, das in einem Fluß oder Hafen fest verankert liegt, außer vielleicht, daß man dort im täglichen Umgang mit maritimen Dingen ist. ... Ich glaube aber, daß es nichts gibt, das auf einem solchen Schiff gelehrt wird, was nicht auch in einer Schule an Land vermittelt werden kann."²⁾

Nach dem kläglichen Ende der "Clarence" mußte man sich auch in Liverpool nach neuen Räumlichkeiten umsehen, wenn man die seemännische Ausbildung katholischer Jungen fortsetzen wollte. Man entschloß sich, in Farnworth eine eigene Reformatory zu gründen, die unter dem Namen "St. Aidan" bekannt wurde. Über viele Jahre hinweg wurde dort die seemännische Ausbildung fortgesetzt, bis man

schließlich überein kam, sich einem weiteren Rahmen der Erziehung zu widmen.

Im Untersuchungsbericht des Jahres 1896 kann man auch über die Pläne der Königlichen Marine lesen, Schulen an der Küste zu gründen. Die Seefahrtsschule Greenwich bestand zu dem Zeitpunkt schon, und auch das Schulschiff "Britania" sollte durch eine Einrichtung in Dartmouth ersetzt werden. Die Umsiedlung der staatlich lizensierten Besserungsschiffe begann aber erst im Jahre 1901.

Im Jahr 1900 wurde den Verantwortlichen der "Formidable" deutlich, daß das Schiff seinen Aufgaben auf Dauer nicht mehr gewachsen war. Es war undicht und morsch und bildete mit seiner ungeschützten Lage auf dem Fluß eine ständige Gefahrenquelle. Mehr als dreißig Jahre lang hatte es allen Stürmen standgehalten, war manchmal tagelang von der Außenwelt abgeschnitten gewesen. Jedes Jahr aber war die "Formidable" weniger in der Lage, diese ständige Belastung auszuhalten, mit jedem Jahr erhöhte sich das Risiko eines Unglücks, das jedes Losreißen aus der Verankerung nach sich gezogen hätte. Zwei Winter lang schon waren die Sicherheitsauflagen von Admiralität und Regierung nur noch durch einen längsseits liegenden motorisierten Schlepper aufrechtzuerhalten gewesen. Mehrfach hatten sich die Verantwortlichen um einen Liegeplatz in den Dockanlagen bemüht, doch scheiterte der Plan an mangelnden sanitären Einrichtungen und der Überbelegung des Docks. Auf der Hauptversammlung des Trägervereins beschloß man im Jahre 1901 daher, eine Schule zu bauen, "Ich glaube, daß die Leitung der "Formidable" einen sehr vernünftigen Entschluß gefaßt hat," schreibt so auch Schulinspektor Lagge an den Verein. "Alle unsere Besserungsschiffe werden über kurz oder lang ähnliche Wege beschreiten müssen, denn es ist nur eine Frage der Zeit, wie lange die alten Holzschiffe noch mitmachen. Sie sind die ersten, diesen Schritt zu wagen, und der Fortgang Ihres Unternehmens wird von interessierten Kreisen aufmerksam verfolgt werden."3)

Als Standort hatte man sieben Hektar Hügelland ausgewählt, von dessen Erhebungen man den Kanal von Bristol überblicken konnte. Den Grundstein der neuen Schule legte die Prinzessin von Battenburg am 14. Juli 1904. Wenn die Regierung auch

nicht in der Lage war, direkt zu den Baukosten beizutragen, unterstützte sie das Projekt doch durch die Zusicherung von einem zusätzlichen Schilling pro Insasse und Woche über einen Zeitraum von sechs Jahren sowie einem halben Schilling für weitere zwei Jahre. Insgesamt waren das 4.000 Pfund, die der Schule auf diese Weise zukamen. 30.100 Pfund aber mußten aus anderen Quellen zusammengetragen werden. Öffentliche Zuwendungen, u.a. auch von den öffentlichen Behörden und Schulaufsichtsgremien, halfen aber, auch diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Die "National Nautical School", wie sie nun offiziell hieß, wurde am 5. Mai 1906 von der Prinzessin von Schleswig-Holstein, einer Schwester der Prinzessin von Battenburg, feierlich ihrer Bestimmung übergeben. In seiner Festansprache wies Schriftführer Henry Fedden nochmals auf die Vorzüge des gut ausgestatteten Gebäudes hin, erwähnte lobend die geräumigen Wohn- und Schlafräume sowie die großzügigen Spiel- und Übungsflächen. Auf jeden Fall aber machten die gewonnenen Vorteile den Verlust des alten Schiffes wett. Durch das Vorhandensein von Booten und eines größeren Seglers war auch die Fortsetzung der seemännischen Ausbildung sichergestellt.

Der feierliche Auszug von der "Formidable" hatte schon ein paar Monate vor der offiziellen Eröffnung der Schule stattgefunden. Am 22. Januar 1906 verließen die 350 Jungen das Schiff, um ihre neuen Quartiere an Land zu beziehen. Der allgemeinen Haltung der Öffentlichkeit Schulschiffen gegenüber zum Trotz, boten sie der alten "Formidable", die nur noch auf das Abwracken wartete, auf höchst eindrucksvolle Weise den Abschied. Besonders gut eingefangen hat diese Stimmung ein Ehrenmitglied des Vereins, dessen dramatische Schilderung der letzten 24 Stunden der "Formidable" später auch im Jahresbericht von 1906 erschien:

"An einem dunklen, stürmischen Sonntagabend versammelten wir uns am Portinshed-Pier, um an einem letzten Gottesdienst an Bord teilzunehmen. Die Jungen hatten rechte Mühe, mit den Booten gegen Wind und Flutstrom anzukommen. ... Der Kapitän las die Messe, und nie waren die alten,

6. Seemännische Ausbildung in staatlich anerkannten Erziehungsanstalten

Die verschiedenen Gesetze für die englische Besserungsschulerziehung und andere Bestimmungen zum Wohl von Kindern wurden in den Jugendgesetzen von 1908 neu zusammengefaßt und vereinheitlicht. Im Innenministerium wurde eine eigene Abteilung für Jugendfragen eingerichtet, die zusammen mit den einzelnen Inspektoren zunehmend Einfluß auf die Schulen zu nehmen begann. Das System blieb aber schwerfällig, da die Schulen in freier Trägerschaft bestanden, gleichzeitig aber einer staatlichen Kontrolle unterworfen sein sollten. Erst äußere Anstöße konnten beide Seiten zu einer effektiveren Zusammenarbeit bringen. Dieser Anstoß kam von dem schon erwähnten "Fachausschuß über die Besserungserziehung in England", dessen Bericht im Jahr 1913 erschien, und dessen wertvolle Anregungen Schulen und Verwaltung gleichermaßen ansprachen. Die aufgrund dieses Berichts vorgenommenen Änderungen und Reformen beseitigten viele grundlegende Hindernisse, die einer fortschrittlichen Entwicklung noch entgegengewirkt hatten. Von diesem Zeitpunkt an kann man die Entwicklung des Besserungsschulwesens als durchweg positiv und gleichmäßig bewerten.

Im Jahr 1919 wurde eine Untersuchung über die den Schulen zur Verfügung stehenden Mittel eingeleitet, und in ihrer Folge wurde auch das Finanzierungssystem völlig überarbeitet. Die den Schulen entstehenden Kosten wurden, ausgehend von Schätzungen bezüglich der vorgeschriebenen Mindestanforderungen für den Schulbetrieb, zu gleichen Teilen vom Innenministerium und den örtlichen Behörden übernommen. Die Schulen konnten auf diese Weise ihre Arbeit unbelastet von finanziellen Schwierigkeiten gestalten. Arbeiten wie das Wergzupfen gehörten damit ebenfalls der Vergangenheit an.

Im Jahr 1927 veröffentlichte ein anderes Fachkomitee seinen Bericht über die Behandlung junger Straftäter. Die dort niedergelegten Anregungen bildeten mit die Grundlage für die Neuordnung des englischen Besserungsschulwesens im Jahr 1933 ("Children and Young Persons Act").

Schon im zweiten Kapitel wurde dargestellt, wie klein die Unterschiede bezüglich des Charakters und der Bedürfnisse der Jungen waren, die in Reformatories bzw. Industrial Schools eingewiesen wurden. Auf Anregung des Innenministeriums hatten die Anstalten im Jahr 1927 diese sie trennenden Titel abgelegt, und außer der rechtlichen Grundlage bestand der einzige Unterschied der Schulen jetzt nur noch im Alter ihrer Zöglinge. Im Gesetz von 1933 wurde dem Rechnung getragen, und die überalterte Trennung war damit endgültig beseitigt. Ihrer Anerkennungspflicht durch das Innenministerium wegen hießen die Schulen fortan "Anerkannte Erziehungsanstalten".

Nicht angetastet wurde im Gesetz von 1933 die Koexistenz von privater Leitung und Trägerschaft und der rechtlichen Verfügungsgewalt des Innenministeriums. Allerdings bekam der Innenminister das Recht, stärker als bisher auf die Klassifizierung der Schulen Einfluß zu nehmen. So entstand eine Einteilung der Schulen je nach Eintrittsalter der Zöglinge.

Senior - für Jungen zwischen 15 und 16 Jahren
Intermediate - für Jungen zwischen 13 und 14 Jahren

Junior - für Jungen unter 13 Jahren

Auf diese Weise konnten die Schulen ihren Unterricht speziell auf die betreute Altersgruppe einstellen.

Trotzdem wurde seitens der Jugendgerichte immer wieder angefragt, welches nun für einen speziellen Fall die richtige Schule sei. Um eine solche "richtige" Schule finden zu können, bedurfte es allerdings mehr als des Wissens, welche Schulen zur

Verfügung standen. Man mußte auch über das Kind etwas wissen. Man gelangte im Innenministerium schnell zu der Erkenntnis, daß man wohl eine ganze Menge über die Schulen wußte, in bezug auf die Kinder aber vollständig auf die Gerichtsprotokolle angewiesen war. Um hier Abhilfe zu schaffen, entstanden sogenannte "Classifying Schools". Heute besucht jeder Jugendliche, der eine anerkannte Erziehungsanstalt besuchen soll, erst einmal eine solche Orientierungsschule, wo Lehrer, Wohngruppenleiter und Schulpsychologe seine Fähigkeiten, Gemütsart und Charakter einzuschätzen suchen. Zusammen mit dem familiären Hintergrund und der Fallgeschichte selbst ergeben diese Erkenntnisse ein recht vollständiges Bild, aufgrund dessen der Junge einer ihm angemessenen Schule zugeführt wird.

Im Jahr 1933 wurden die vier verbliebenen Seefahrtsschulen in das neue System der anerkannten Erziehungsanstalten übernommen und nach den Alterskriterien neu eingeteilt.

Ausbildungsschiff "Cornwall" - Senior

Heswall Nautical School (vormals "Akbar") - Senior

Wellesley Nautical School (vormals "Wellesley") - Intermediate

National Nautical School (vormals "Formidable") - Junior

(Im folgenden wird von diesen Schulen als Heswall, Wellesley und Formidable die Rede sein, um ständige Wiederholungen zu vermeiden.)

Im Jahr 1940 rückte die Formidable in die Stufe der Intermediate Schools auf, und im Jahr 1950 wurde sie als Senior School neu eingestuft. Auch Wellesley wurde 1954 zur Senior School. Mit diesen Umstufungen wollte man vermeiden, daß zwischen Beendigung der Ausbildung und Aufnahme in die Handelsmarine, die ein Mindestalter von 16 Jahren vorschrieb, eine Lücke entstand.

Wie schon im vorigen Kapitel erwähnt, gaben die Verantwortlichen der Cornwall

EINE SCHRIFT AUS AKTUELLEM ANLASS

Jörg Ziegenspeck

LERNEN FÜR'S LEBEN -LERNEN MIT HERZ UND HAND

Ein Vortrag zum 100. Geburtstag von Kurt Hahn (1886 - 1974)

Verlag Klaus Neubauer - Lüneburg 1986 Vor fünf Jahren wurde der Verein "JUGENDSCHONER 'HERMINE' e.V.", Lüneburg, gegründet. Seit dieser Zeit führt der norddeutsche Träger der freien Jugendhilfe erlebnispädagogische Trainings-Programme an Bord von grossen und kleinen Schiffen durch, über die die interessierte Öffentlichkeit bisher regelmäßig unterrichtet wurde.

Ebenfalls seit fünf Jahren arbeitet dieser kleine gemeinnützige Verein mit der AR-BEITSGEMEINSCHAFT "SEGELN MIT KINDERN, JUGENDLICHEN UND JUNGEN ERWACHSENEN" an der HOCHSCHULE LÜNE-BURG (Leitung: Prof. Dr. J. Ziegenspeck) zusammen.

Von Anbeginn an bezieht sich das Lüneburger Team ideenge-

schichtlich auf den Reformpädagogen KURT HAHN, dessen 100. Geburtstag Anlaß für grundsätzliche Überlegungen gab.

Unter der Bezeichnung "OUTWARD BOUND" entwickelte Kurt Hahn erlebnispädagogische Kurse mit natursportlicher Akzentuierung, die sich an Mädchen und Jungen zwischen 15 und 25 Jahren wenden und internationale Verbreitung fanden. Dem Grundkonzept sind auch die Lüneburger Initiatoren verpflichtet, wenngleich es ihnen auch darum geht, die Aussagen von einst unter Berücksichtigung bildungspolitischer Entwicklungen und erziehungswissenschaftlicher Analysen in die Gegenwart zu "übersetzen".

"Vorträge stellen lediglich einen Diskussionsbeitrag dar," so Jörg Ziegenspeck, "Vorträge bleiben auf Erwiderung und Ergänzung angewiesen. Insofern soll die erlebnispädagogische Auseinandersetzung als "Suche nach dem richtigen Weg" verstanden werden. – Ein Beitrag also mit Aufforderungscharakter."

VERLAG KLAUS NEUBAUER - LÜNEBURG ISBN 3-88456-028-X Lüneburg 1986, 32 S., DM 5,--

SCH riftenreihe SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

- Band 1: Johannes J. Schunk:
 VORAUSSETZUNGEN UND BEDINGUNGEN VON PÄDAGOGISCHTHERAPEUTISCHEN GRUPPENREISEN AUF EINEM SEGELSCHIFF
 Lüneburg 1983, 1. Aufl., 1987, 2. Aufl., 102 S.,
 DM 15.50 (3-88456-017-4)
- Band 2: Magdalene Zimmermann:
 SOZIALTHERAPEUTISCHE SEGELFAHRTEN ALS MÖGLICHE
 ALTERNATIVE ZUR GESCHLOSSENEN UNTERBRINGUNG
 Das Beispiel 'Outlaw' Lüneburg 1984, 74 S., DM 14.50 (3-88456-018-2)
- Band 3: Klaus Böttcher:

 SEGELSCHULSCHIFFAUSBILDUNG IN DEUTSCHEN MARINEN

 Eine Literaturübersicht
 Lüneburg 1984, 80 S., DM 15.-- (3-88456-020-4)
- Band 4: Günter Kettenbach:

 DAS SEGELSCHIFF URSYMBOL DER KIRCHE
 Therapie und Persönlichkeitsbildung durch Segeln
 Lüneburg 1984, 1. Aufl., 1987, 3. Aufl., 76 S.,
 DM 15.-- (3-88456-021-2)
- Band 5: Erich Birkelbach:
 WIR LERNEN SEGELN DIE THEORETISCHEN GRUNDLAGEN
 DER SPORTARTEN SEGELN, WINDSURFEN UND SEGELFLIEGEN
 Eine Unterrichtseinheit: Schülerheft, Lehrerheft
 und Test
 Lüneburg 1984, 113 S., DM 16,-- (3-88456-022-0)
- Band 6: Hannelore N i e d e r b r a c h t :
 SEGELN MIT BEHINDERTEN UND NICHTBEHINDERTEN
 Möglichkeiten der Integration im Freizeitbereich
 Lüneburg 1987, 90 S., DM 14,50 (3-88456-032-8)
- Band 8: Gerhard Grossmann:

 SOZIALES SYSTEM SCHIFF

 Praktische Soziologie an Bord

 Hinweise zur Vermeidung sozialer Konflikte
 Lüneburg 1987, 75 S., DM 15.-- (3-88456-034-4)

VERLAG KLAUS NEUBAUER

Lüneburg

...zum Inhalt:

In seinem "Geleitwort" skizziert Prof. Dr. Haydn Davies Jones (University Newcastle upon Tyne) die Literaturlage: "Bis heute fehlte unter den Veröffentlichungen über Erziehung und Resozialisierung von Jugendlichen eine Studie, die sich speziell mit der Arbeit und Geschichte von Schulschiffen und Seefahrtsschulen auseinandersetzt." - Diese Lücke wird mit dem vorliegenden Buch geschlossen. Der Blick nach England läßt erkennen, in welchem Maße und in welchem zeitlichen Rahmen bei unserem westlichen Nachbarn diesbezügliche Erfahrungen gesammelt und ausgewertet werden konnten.

Der Autor, Commander Norbert Hefford, hat sich bemüht, aufgrund seines gründlichen Quellenstudiums historische Einblicke in ein spezielles Gebiet des englischen Erziehungswesens zu ermöglichen. Sein akademischer Lehrer schreibt dazu: "Im Jahre 1962 belegte der Autor dieser Arbeit ein Seminar für Mitarbeiter von Internatsschulen, das von der Pädagogischen Fakultät der Universität Newcastle angeboten wurde. Hefford, ein ehemaliger Marineoffizier, war zu der Zeit Lehrer für Seefahrtskunde an einer der wenigen verbliebenen Seefahrtsschulen unter den "Anerkannten Erziehungsanstalten" Englands. Bestandteil des einjährigen Kurses war auch das Abfassen einer längeren Studie über ein selbständig gewähltes Thema aus dem Erziehungswesen." - So entstand ein Manuskript, das sich mit der Problematik straffällig gewordener Jugendlicher befaßt und die Suche nach Lösungsstrategien mittels einer seemännischen Ausbildung transparent macht.

Haydn Davies Jones ist es zu verdanken, daß der Bogen in einem Nachtrag bis in unsere Tage gespannt wird. Nicht zuletzt dadurch wird die Aktualität dieser historischen Beschreibung deutlich.

> ISBN 3-88456-033-6