

*Hans Wrobel*

## **Die Explosion von Bremerhaven am 11.12.1875 und ihr Nachhall in der Dogmatik des deutschen Strafrechts**

Ein kleiner Beitrag zur Rechtsgeschichte Bremerhavens

„Ce n'est pas seulement à Paris, que le crime fleurit". So singt der unvergleichliche Georges Brassens, und wir übersetzen frei: Die großen Verbrechen passieren nicht nur in den Metropolen. Eines der schlimmsten Verbrechen der deutschen Kriminalgeschichte geschah am Sonnabend, dem 11. Dezember 1875, kurz vor 11 Uhr vormittags in Bremerhaven bei der Schleuse zum Neuen Hafen – dort, wo der ehrwürdige Leuchtturm bis heute hinausblickt auf Weser, Watt und Hinterland. Und das Gericht der Stadt hatte seinen größten Fall, Bremerhavens Justiz hatte ihre cause célèbre.

Und das geschah damals: Der Lloyd-Dampfer „Mosel" war im Begriff gewesen, in See zu stechen, Ziel New York. Viele Menschen standen am Kai, Abschied nehmend, vielleicht winkend, jedenfalls schaulustig. Im letzten Moment – „Mosel" war schon aus dem Neuen Hafen ausgeschleust und lag noch für kurze Zeit an der Südermole des Vorhafens – sollte ein für New York bestimmtes Faß verladen werden, das einem mitreisenden Passagier gehörte. Das Faß fiel vom Haken, krachte auf den Boden – und explodierte. 83 Tote und zahllose Verletzte waren zu beklagen. An Bord der „Mosel" starben 6 Passagiere, rund 20 wurden verletzt. Der Sachschaden am Kai und in Bremerhaven war riesig, und auch am Haus des Hansestadt Bremischen Amtes brachen gewiß Fensterscheiben entzwei und wehten Akten von den Tischen.

Augenblicklich war klar: Das konnte nur eine verbrecherische Tat gewesen sein. Sofort traten die zuständigen Justizpersonen Bremerhavens auf den Plan. Nach damals geltendem bremischen Recht mußte das Criminalgericht als Untersuchungsgericht die Existenz und Natur des Vergehens sowie die Person des Täters und die zu seiner Überführung dienenden Beweismittel soweit erforschen und feststellen, als dies zur Begründung einer Anklage und zur

Vorbereitung des mündlichen Hauptverfahrens erforderlich erschien. In Bremerhaven waren die Funktionen des Criminalgerichts von Anfang an – genauer seit dem *Proclam* des Senats vom 23. Mai 1823 - dem Hansestadt Bremischen Amt zugewiesen, das Verwaltungsbehörde, Polizeibehörde und Gericht in einem war. Amtmann Schultz nahm in seiner Eigenschaft als Untersuchungsrichter die Sache in die Hand und eröffnete ein Verfahren „wider die Urheber der Explosion in Bremerhaven vom 11. December 1875“. Die Akten sind im Staatsarchiv in Bremen erhalten. Dem Amtmann zur Seite stand Assessor Dr. de Harde als Polizeirichter des Amtes. Die Polizei-Direction in Bremen entsandte den Polizei-Inspektor Schnepel, um, wie es in den Akten heißt, „dem Amte bei näherer Untersuchung behilflich zu sein“. Und die Staatsanwaltschaft in Bremen wirkte durch ihren Vertreter in Bremerhaven mit, indem sie sachdienliche Anträge an den Untersuchungsrichter stellte.

Untersuchungsrichter Schultz und seine Kollegen deckten ein gewaltiges Sprengstoffverbrechen auf und den Versuch eines Versicherungsbetruges dazu. Dessen „Urheber“ war ein gewisser William King Thomas – so jedenfalls nannte sich der Passagier, der das für New York bestimmte Faß an Bord der „Mosel“ hatte bringen lassen. Unmittelbar nach der Explosion hatte er sich in seiner Kabine die Kugel gegeben. Er überlebte, schwer verletzt – und erregte durch seinen Selbstmordversuch sofort Verdacht. Im Lazarett in Bremerhaven haben die Ermittler den Sterbenden mehrfach vernommen. Kurz vor seinem Tode am 16. Dezember 1875 gestand er seine Tat. In seinem Faß war eine Höllenmaschine verborgen gewesen:

Thomas wollte mit Hilfe eines schon laufenden Uhrwerks dreizehn Zentner Sprengstoff zur Explosion bringen – nach acht Tagen, wenn die „Mosel“ weit draußen auf dem Ozean Richtung Amerika dampfte. Das Schiff sollte untergehen mit Mann und Maus. Thomas selbst wollte in Southampton von Bord gehen. Nach dem Verlust seiner angeblich wertvollen Fracht auf See wollte er die Versicherungssumme kassieren – Thomas hatte sein Faß hoch versichert.

Untersuchungsrichter Amtmann Schultz und seine Kollegen ermittelten weiter und klärten die Hintergründe des Geschehens auf - umfänglich und weltweit. Reichskanzler Otto von Bismarck wurde gebeten, „eine außerordentliche Weisung an die Agenten des Reiches im Auslande“ zu geben, in der diese „zu tatkräftiger Förderung der diesseitigen polizeilichen Nachforschungen aufgefordert werden“. Bismarck entschied in diesem Sinne. Selbst das

berühmte Detektivbüro von Allan Pinkerton ermittelte in den USA – was der Erkenntnis diene, aber seinen Preis hatte: Der Senat der freien Hansestadt Bremen mußte nach Eingang der Rechnung 3.950 Mark nachbewilligen.

Die Ermittlungen des Amtes legten ein ganzes verbrecherisches Leben offen. William King Thomas hieß in Wahrheit Alexander Keith, stammte aus Halifax in Nova Scotia, hatte als Blockadebrecher im amerikanischen Bürgerkrieg viel Geld gemacht, war schon einmal in den Verdacht geraten, in Halifax einen Pulverturm in die Luft gesprengt zu haben, war von dort 1864 mit veruntreutem Geld verschwunden, hatte sich in Dresden niedergelassen, wo er mit seiner Ehefrau lebte - freilich nicht in Verhältnissen, die man bürgerlich und geordnet nennen würde. Stets herrschte Mangel an Geld. Versicherungsbetrug sollte helfen. Die Methode: Schiffe versenken auf hoher See. Thomas ließ von ahnungslosen Uhrmachern Uhrwerke bauen. Diese Werke setzte er in Höllmaschinen ein, die er als Fracht tarnte. Nach einigen Tagen sollte das Uhrwerk auf dem Ozean die Explosion auslösen und das Schiff versenken. Der Anschlag auf die „Mosel“ war schon der dritte Versuch gewesen; zuvor waren Anschläge auf den Lloyd-Dampfer „Rhein“ und das britische Schiff „Celtic“ gescheitert.

Die Mitwelt war entsetzt – über die Folgen der Tat ebenso wie über die Motive des Täters. Man sprach von der „Thomas-Katastrophe“. Das Unglück rief eine Welle größter Hilfsbereitschaft hervor; in ganz Deutschland wurden Spenden gesammelt für die Überlebenden und die Hinterbliebenen der zu Tode Gekommenen. Die Sammlung brachte 450.000 Mark. Das war eine gewaltige Summe – Bremens Matrikularbeitrag zur deutschen Reichskasse belief sich im Jahr 1876 dagegen auf lediglich 199.000 Mark! Der Nachlaß von Thomas wurde am 26. April 1878 durch den Notar Dr. Carl Jacob Philippi in Bremerhaven versteigert. Erlös: 406 Reichsmark und 80 Pfennige.

43 Opfer der Katastrophe wurden in einem gemeinschaftlichen Grab in dem seit 1871 betriebenen Friedhof zu Wulsdorf beerdigt. Dort begrub man auch den Leichnam von Keith alias Thomas. Allerdings nur den Rumpf. Den Kopf hatte Bremerhavens Stadtmedicus Dr. Soldan abgetrennt. Der Gemeinderat von Bremerhaven erbat – und erhielt - unter dem 8. Januar 1876 das Haupt für das naturhistorische Museum der Stadt. Später gelangte es, in Spiritus versenkt, in das Kriminalmuseum des Polizeihauses zu Bremen. Im Jahre 1944 kam es dort abhanden.

Auch die Untersuchung des Criminalgerichts als Untersuchungsgericht kam zum Abschluß. Am 3. Januar 1878 berichtete Untersuchungsrichter Amtmann Schultz dem Staatsanwalt in Bremen, die Untersuchung sei formell abgeschlossen; der Staatsanwalt wolle „das weiter Erforderliche veranlassen“. Das heißt: Der Staatsanwalt sollte nun, seiner Aufgabe und Kompetenz gemäß, die Entscheidung des Obergerichts in Bremen darüber herbeiführen, ob das Verfahren einzustellen oder ob der Beschuldigte in den Anklagezustand zu versetzen sei. Letzteres schied aus – der Täter war tot, andere Mitschuldige oder Gehilfen waren in der Untersuchung nicht ermittelt worden. Und so stellte der Staatsanwalt in Bremen am 11. Juli 1878 gemäß § 343 Ziffer 4 der damals ganz neuen Strafprozeßordnung von 1877 bei dem „Strafgericht als Anklagekammer“ den Antrag, „die Einstellung der Untersuchung beschließen zu wollen“. Das Gericht entschied am 16. Juli 1878 antragsgemäß.

\*\*\*\*\*

Ist das alles nur Vergangenheit und vergessen? Es scheint so. Selbst in der Stadt des Geschehens scheint man sich so recht der großen Explosion vom 11. Dezember 1875 nicht mehr zu erinnern. Und dennoch: Die „Thomas-Katastrophe“ lebt weiter, wenn auch in anderem Gewande. Das Verbrechen von Bremerhaven wurde, kaum daß es geschehen war, zu einem Schulfall der Strafrechtsdogmatik: Es inspirierte die Lehrer des Rechts, die sich um das damals ganz neue Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich von 1871 mühten. Aus der „Thomas-Katastrophe“ wurde der „Thomas-Fall“. Er wurde das Beispiel, an dem Lehrer des Strafrechts ein wichtiges dogmatisches Problem in allen Schattierungen abhandeln konnten. Franz von Liszt, der bis heute einer der wichtigsten deutschen Strafrechtslehrer geblieben ist, stellte in einer seit den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts von ihm mit herausgegebenen Sammlung den „Thomas-Fall“ zur Erörterung. Er soll hier wiedergegeben werden nach der 1911 in Jena erschienenen 10. Auflage der „Strafrechtsfälle zum akademischen Gebrauch“:

*38. Am 11. Dezember 1875, morgens 11 Uhr, sollte der Lloyddampfer Mosel von Bremerhaven nach New York in See gehen. Die für die Reise angekommenen Passagiere waren bereits im Hafen an Bord gekommen. Langsam bewegte sich die Mosel, von dem vorausfahrenden Bugsier-*

*dampfer Simson an einem langen Tau geschleppt, durch die Schleuse hinaus. Um die letzten Güter aufzunehmen, wurde im Vorhafen ein kurzer Halt gemacht. Die Mosel legte dicht an den Südquai des Vorhafens an, auf welchem sich eine große Anzahl Menschen befand, um die Abfahrt des Dampfers zu sehen. Zwei einspännige Rollwagen fuhren die Güter herbei. Die herabgenommenen Güter wurden in Ketten gelegt und an Bord der Mosel gewunden. Unter diesen Gütern befand sich auch ein Faß, welches durch seine Form und seine Schwere schon beim Ausladen aus dem Eisenbahnwagen aufgefallen war. Beim Umlegen der Windkette entglitt es den Arbeitern und stürzte auf das Straßenpflaster. Unmittelbar darauf erfolgte eine furchtbare Explosion mit entsetzlichen Wirkungen. Mehr als hundert Personen wurden getötet oder verwundet. An Bord der Mosel kamen sechs Tötungen und zwanzig Verwundungen vor. Auch die beiden Schiffe Mosel und Simson wurden schwer verletzt.*

*Die Art und Weise, in welcher die explodierte Masse, namentlich auf das Bodenterrain des Unglücksfalles, gewirkt, ließ sofort darauf schließen, daß Dynamit explodiert sei.*

*Am Nachmittage des 11. Dezember meldete ein Schiffskellner der Mosel, daß ein Passagier, ein Amerikaner, der die Überfahrt bis Southampton belegt, sich in seiner Kabine zu erschießen versucht habe und schwer verwundet in das Hospital gebracht worden sei. Der Passagier war mit dem Sonderzuge, der auch das explodierte Faß gebracht hatte, aus Bremen gekommen. Bei der Explosion befand er sich an Bord der Mosel und blieb unverletzt. Bis zum 16. Dezember lebte er noch und wurde während dieser Zeit wiederholt vernommen. Der Passagier nannte sich William King Thomas. Es war dies jedoch einer der verschiedenen falschen Namen, unter welchen er aufgetreten war. In Wirklichkeit hieß er Alexander Keith.*

*Die Untersuchung wurde im umfassendsten Maße geführt und ergab, daß die verbrecherische Tätigkeit des Thomas sich bis zum Jahre 1873 zurückverfolgen ließ. Verschiedene Versuche, Höllenmaschinen (ein geräuschlos acht bis zwölf Tage gehendes Uhrwerk, das dann einen mit einer Kraft von dreißig Pfund aufschlagenden Hammer auslösen sollte) herzustellen und auf überseeische Dampfer zu verladen, waren ohne Erfolg geblieben. Auch über seinem letzten Versuch schwebte manche unaufgehellte Dunkelheit. Als festgestellt kann angenommen werden, daß*

*in dem mit Dynamit gefüllten Faß sich ein aufgezogenes Uhrwerk befand, dessen Ablauf nach etwa acht Tagen eine Schlagfeder in Bewegung setzen und so die Entzündung herbeiführen sollte. Das gefüllte Faß ließ Thomas am 9. Dezember durch die belebtesten Straßen Bremens nach der Bahn bringen. Er ermahnte die Arbeiter unausgesetzt, langsam zu fahren, und, weit hinter oder vor dem Wagen gehend, begleitete er diesen durch die gefährdete Stadt. Im Kontor des Lloyd bat er, das Faß, welches zu 3000 Mark versichert war, nicht in geheiztem Raume stehen zu lassen, da der Kaviar, welcher in dem Fasse angeblich enthalten sein sollte, sonst verderbe. Die Ursache der Explosion ist aller Wahrscheinlichkeit nach nicht in einer Selbstentzündung des Dynamits infolge eines Stoßes zu finden, obgleich die Explosivkraft des Dynamits an kalten Tagen, wie der 11. Dezember war, nur einer geringen Erschütterung bedarf, um in Wirkung zu treten, sondern darin, daß durch den Stoß das Losschnellen der Uhrschlagfeder bewirkt wurde.*

*Daß es Thomas um Erlangen eines Gewinnes zu tun war, ist wohl zweifellos. Nicht völlig klar dagegen ist, ob Thomas mit der Mosel bis Southampton zu reisen oder den Dampfer, nachdem das Faß an Bord war, wieder zu verlassen beabsichtigte. Es ist möglich, daß erst in Southampton versicherte Güter an Bord der Mosel gebracht werden sollten, was jedoch nicht festgestellt werden konnte. Wenig wahrscheinlich ist es dagegen, daß er nur die Versicherungssumme von 3000 Mark erlangen wollte. Die Mitschuld anderer Personen war nicht zu erweisen.*

*Wie wäre Thomas zu bestrafen gewesen, wenn er sich nicht durch Selbstmord der Strafverfolgung entzogen hätte?*

Der im Strafrecht nicht besonders bewanderte Laie mag solche Fragestellungen für typisch juristische Spitzfindigkeiten halten. Für ihn ist klar, daß Thomas oder Keith allein schon wegen vollendeter oder versuchter Morde und wegen Körperverletzung schwer hätte bestraft werden müssen – und zwar ohne weiteres mit der höchsten angedrohten Strafe. Indes muß der Strafrechtler doch tiefer fragen: Wie ist die Tat, die vor aller Augen liegt, nach dem Strafgesetz zu würdigen? Ist, was uns als Mord erscheint, vielleicht rechtlich doch „nur“ fahrlässige Tötung, weil – so liegt es hier augenscheinlich – der Täter sich den Ablauf der Ereignisse ganz anders vorgestellt hat, als es tatsächlich geschah? Diese Varianten kommen in Frage: Hat Thomas 83

Menschen vorsätzlich getötet? Oder nur die 6 Menschen an Bord des Dampfers? Oder ist er lediglich wegen versuchter oder fahrlässiger Tötung von 83 oder 6 Menschen zu bestrafen?

Bevor wir dies vertieft prüfen, lassen wir die unterschiedlichen Angaben der Quellen zur Zahl der Opfer außer acht und beschränken sodann den Stoff der Untersuchung. Wir betrachten nicht die Komplexe, die v. Liszt mit der Mitteilung anspricht, sowohl Bugsierdampfer Simson wie Dampfschiff Mosel seien „schwer verletzt“ worden. Ebenso kümmern wir uns nicht darum, daß Thomas sein explosives Faß mitten durch das offenbar belebte Bremen fahren ließ und es dazu noch per Bahn nach Bremerhaven und dort per Rollfuhr vom Bahnhof zum Schiff beförderte. Hier wären nämlich eher Probleme des Besonderen Teils des Strafgesetzbuchs angesprochen, die jetzt auf sich beruhen sollen. Der für Strafrechtslehrer interessante theoretisch-pädagogische Kern des „Thomas-Falles“ liegt nämlich im Allgemeinen Teil. Die Facetten und Verästelungen des Falles führen die Elevelnen und Elevelnen des Strafrechts mitten hinein in die Probleme des Vorsatzes.

Bestrafen kann man nach unserem Strafgesetzbuch von 1871 einen Angeklagten nur, wenn man ihm nachweist, daß er vorsätzlich – oder, wenn das Gesetz es ausnahmsweise so befiehlt – fahrlässig gehandelt hat. Dabei muß der Vorsatz auch bezogen sein auf den Kausalverlauf, den der Täter in Gang setzt und an dessen Ende das von ihm gewollte Ergebnis, seine Untat, steht. Hat man es – wie in unserem Fall – mit einem Erfolgsdelikt zu tun, so hat man besonders zu prüfen, ob eine Kausalität gegeben ist zwischen dem Verhalten des Täters und dem tatsächlich eingetretenen „Erfolg“ und ob der Täter von der Kausalität gewußt hat und sie wollte.

Wir nehmen nun mit v. Liszt an, Thomas sei wieder aufgekommen und vom Staatsanwalt bei der Strafkammer des Obergerichts in Bremen angeklagt worden – wegen 83fachen Mordes, vielfachen versuchten Mordes und Körperverletzung. Andere in Frage kommende Delikte denken wir uns als eingestellt wegen vergleichsweiser Geringfügigkeit der hierfür zu erwartenden Strafe. Was würde Thomas zu seiner Verteidigung geltend machen müssen?

Er müßte versuchen, den Zusammenhang zwischen seinem Vorsatz, dem Tatgeschehen und dem eingetretenen Erfolg zu leugnen. Was am 11. Dezember 1875 in Bremerhaven geschehen ist, so müßte er sagen, war etwas ganz anderes als das, was ich wollte, was ich in meinen Vorsatz aufgenommen

hatte. Es ging mir letztlich um die Versicherungssumme. Die wollte ich dadurch erlangen, daß mein Faß auf hoher See explodierte und das Schiff zerstörte. Die sechs Passagiere, die an Bord der Mosel zu Tode gekommen sind, wollte ich jedenfalls nicht so und nicht zu jener Zeit töten. An die Toten und die Verletzten auf dem Kai habe ich überhaupt nicht gedacht. Sie habe ich nicht verletzen, geschweige denn töten wollen. Und die Unachtsamkeit der Hafendarbeiter beim Verladen habe ich nicht zu vertreten.

Der Staatsanwalt dagegen hätte die Differenzen zwischen Wollen und Geschehen für rundheraus unerheblich erklärt. Und wie wäre Thomas nun zu bestrafen gewesen?

Das Geschick der Pädagogen hätte die Lösung erst nach einem ausgiebigen Ritt durch die Theorien vom Vorsatz herausgearbeitet. Sie hätten die Lehren vom *dolus generalis* und vom *dolus directus* abgehandelt, aber auch die vom *dolus indirectus* des gemeinen Rechts, die bekanntlich den Täter bei Handlungen mit einer Tendenz zum Erfolg auch für den Erfolg haften läßt. Zu erörtern gewesen wäre gewiß auch die Lehre vom *versari in re illicita*, die aus dem kanonischen Recht stammt, schon den großen Friedrich Karl von Savigny zu tiefen Ausführungen inspirierte und die geprägt war von der Einsicht der Alten, daß *versanti in re illicita imputantur omnia quae sequuntur ex delicto* - was so viel heißt wie: Wenn jemand schuldhaft Unrecht tat, so sind ihm die in dieser Lage zufällig eintretenden Ereignisse anzurechnen. Nicht außer acht geblieben wäre die Lehre vom *dolus indeterminatus* – eine, wenn wir uns nicht irren, Variante des *dolus generalis* und auf ewig verbunden mit dem Namen des großen Anselm Feuerbach. Behandeln können hätte man die Doktrin vom *dolus subsequens*, letztere aber nur kurz, denn das Strafgesetzbuch von 1871 hatte diese Lehre von der nachträglichen Aufnahme eines schon eingetretenen Erfolges in den Tätersvorsatz zu Recht verworfen und ohnehin bot der Thomas-Fall nach seiner Konstellation keinen wirklich zwingenden Anlaß, sie zu betrachten.

Wahrlich verwirrt diese Vorsatzlehren! Wir würden uns zur Klärung der Zusammenhänge und zur authentischen Beantwortung der Frage nach der Strafbarkeit des Thomas nur zu gern dem Verfasser der zitierten Fallsammlung anvertrauen. Aber: Franz v. Liszt läßt uns im Stich. Er hat seiner Sammlung keine eigenen Lösungen beigegeben. So bleibt nichts übrig, als sich einem Strafrechtslehrer unserer Epoche zuzuwenden. Wir sprechen von Professor Jürgen Baumann und das mit Grund. Denn dieser Lehrer und Reformator des



Strafrechts (auch als Politiker trat er hervor) publizierte in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein öfter wieder aufgelegtes und einflußreiches Lehrbuch des Strafrechts – und behandelte darin auch den bei v. Liszt zitierten Thomas-Fall. Baumann hat das Verdienst, den großen Fall von Bremerhaven der juristischen Fachwelt unserer Zeit überliefert zu haben. Das Problem löst er so: Im Thomas-Fall genüge für das Kausalwissen des Täters, daß er die Vorstellung gehabt habe, eine unbestimmte Zahl von Menschen werde durch die Explosion seines Fasses umkommen. Würde man fordern, daß Thomas genaue Kenntnis der getöteten Personen oder genaue Kenntnis der Zahl der getöteten Personen gehabt haben müsse, so hieße das Verzicht auf die Bestrafung solcher Täter, die mit Massenvernichtungsmitteln morden. Auch auf eine genaue Vorstellung von Zeit und Ort der Explosion könne es nicht ankommen. Bei dieser Art der Tötung (durch Sprengstoff mit Zeitzündern, der sich zudem noch auf dem Transport befindet) und bei einem derartigen Erfolg sei die Abweichung des wirklichen vom vorgestellten Kausalverlauf *unerheblich*.

Und somit stellt sich das Ergebnis wie folgt dar: Thomas könnte nicht gehört werden mit seiner Verteidigung. Er wäre wegen vorsätzlicher Tötung zu bestrafen gewesen. Und zwar nicht nur wegen vorsätzlicher Tötung der sechs Passagiere, die an Bord des Dampfers „Mosel“ zu Tode kamen, sondern auch wegen der Tötung der Menschen am Kai, demnach wegen Tötung von 83 Männern und Frauen und Kindern. Selbstverständlich wäre Thomas auch zu verurteilen gewesen wegen vorsätzlicher Körperverletzung und versuchter Tötung weiterer Personen.

Dieses Ergebnis wird auch von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs seit je vertreten. Jenes Gericht erklärt solche Abweichungen des Kausalverlaufs von dem vom Täter gewollten für unerheblich, „die sich noch innerhalb der Grenzen des nach allgemeiner Lebenserfahrung Voraussehbaren halten und keine andere Bewertung der Tat rechtfertigen“ (so schon BGHSt 7, 329).

Diesem Ergebnis folgen auch wir und würden unseren Keith alias Thomas entsprechend bestrafen. Selbstverständlich hätte Thomas gegen unser Verdikt bei dem Oberappellationsgericht der Hansestädte in Lübeck Appell einlegen können. Für jetzt würden wir ihn aber in das Zuchthaus von Oslebshausen abgeführt haben. Möglich gewesen wäre dies, denn das Zuchthaus in Oslebshausen hatte seine Pforten am 5. Februar 1874 geöffnet. Für Thomas

freilich hätten sie sich geschlossen, „wenn er sich nicht durch Selbstmord der Strafverfolgung entzogen hätte“.