

# »Hunderte, ja Tausende von Maden!«

Skorbut, Schnaps und Langeweile: Im 18. Jahrhundert war das Leben auf hoher See kein Zuckerschlecken – für James Cooks Matrosen aber durchaus erträglich.

Von Joachim Schüring

Heute scheint uns das Vergehen lässlich – doch für William Greenslade endete es mit dem Tod: Der gerade erst 20 Jahre alte Marinesoldat an Bord der »Endeavour« hatte ein Stück Robbenfell geklaut, um sich daraus einen Tabaksbeutel zu nähen – und war erwischt worden. Von den eigenen Kameraden. Obschon selbst der Bestohlene keine große Sache daraus machen wollte, beklagten die Kameraden das Vergehen »in den schwärzesten Farben«, so der Botaniker an Bord der »Endeavour«, Joseph Banks, in seinem Tagebuch. Sie warfen Greenslade ein »unverzeihliches Verbrechen vor« und drohten, wenn der Geschädigte die Sache nicht anzeige, würden sie es tun.

Tatsächlich zählte  
Diebstahl in  
jener

Zeit zu den Verbrechen an Bord eines Schiffs, die mit dem Tod bestraft werden konnten. Allerdings wurden Hinrichtungen auf See meist nur bei Mord, Brandstiftung oder Meuterei vollzogen. Und das aus gutem Grund, schließlich konnte man für den fehlenden Mann kaum Ersatz finden. Deshalb machte, wer fluchte, bei der Wache einschliefe, eine Schlägerei anfangte, einen Befehl verweigerte, der »schändlichen Sünde mit Mann oder Tier« oder ähnlicher Vergehen überführt wurde, meist »nur« Bekanntschaft mit der neunschwänzigen Katze, einer Peitsche mit neun geflochtenen Tauenden, die zur steten Mahnung an exponierter Stelle in einem Beutel aufgehängt war. Als auf der »Endeavour« nach drei Wochen zum ersten Mal »die Katze aus dem Sack gelassen« wurde, galt sie zwei Matrosen, die sich geweigert hatten, ihre Ration Frischfleisch zu essen.

Auch wenn der Schiffszwieback aus Weizen- und Erbsenmehl knochentrocken war, zog er Ungeziefer an. Mancher an Bord aß ihn lieber nachts, wenn man die Maden nicht sah.

## TOD ODER PEITSCH

Das 36 Artikel umfassende Strafregister der Admiralität wurde jeden Sonntag feierlich verlesen. Und darin stand auch, dass Diebstahl mit dem Tod zu ahnden oder »den Umständen entsprechend« mit einer anderen Strafe zu belegen sei. Auf diesen Zusatz hätte Greenslade ruhig vertrauen können, denn James Cook urteilte im Allgemeinen maßvoll. »Zwölf Peitschenhiebe« hätte es vielleicht geheißen. Eine Lektion.

Doch die Schilderungen seiner Kameraden versetzten den unerfahrenen Seemann so sehr in Panik, dass er



## DIE LÄNGSTE REISE

Während Cooks zweiter Pazifikreise war die »Resolution« genau 1111 Tage unterwegs. Von Kapstadt nach Süden sahen die Männer ganze 117 Tage am Stück kein Land. Nach drei Jahren und 16 Tagen hatten sie über 60 000 Meilen – gut 110 000 Kilometer – zurückgelegt.

dem Urteil zuvorkam und über Bord in den Tod sprang – nur eine halbe Stunde, nachdem er erwischt worden war.

Auch wenn Cook nie die Todesstrafe vollzog, scheute er die Ahndung von Vergehen nicht. Besonders streng war er, wenn es um die Sauberkeit ging. Schon die kleinste Nachlässigkeit in hygienischen Belangen konnte den Ausbruch tödlicher Krankheiten bedeuten – gerade unter den beengten Verhältnissen auf See. Denn ursprünglich für eine Besatzung von 16 Mann vorgesehen, mussten in dem gerade einmal 32 Meter langen ehemaligen Kohleschiff nun immerhin 94 Seeleute leben und arbeiten!

Viele Matrosen machten sich nicht einmal die Mühe, an die Reling zu gehen, und pinkelten, wo sie gerade standen, auf die Planken – und somit auch in die darunter liegenden Laderäume. Einmal ließ Cook einen Matrosen auspeitschen, weil er sein großes Geschäft unter Deck verrichtet hatte. Zu dem von jedweder Privatsphäre freien und bei schwerer See lebensgefährlichen Donnerbalken vor dem Bug des Schiffs ging man eben nur, wenn es nicht anders ging.

Heute ist nur schwer vorstellbar, wie beklemmend die Enge an Bord der »Endeavour« war. Die Decks waren kaum 1,50 Meter hoch; einzig in der Offiziersmesse konnte man gerade so aufrecht stehen. Während es für die Offiziere und Wissenschaftler im Heck ein Dutzend winziger Kabinen gab, aßen und schliefen die Matrosen weiter vorn, in der Mannschaftsmesse. Ihre Hängematten hingen so eng, dass sie schon bei leichtem See-gang aneinanderschlügen. Nicht selten erwachte

*Während im 18. Jahrhundert Matrosen oft zwangsrekrutiert wurden, kamen James Cooks Männer freiwillig an Bord. Sie wurden sorgfältig ausgewählt. Mehr als ihre Hängematten und ein paar persönliche Dinge konnten sie indes nicht mitbringen. Uniformen gab es keine.*

ein Matrose, weil er von Ratten angenagt wurde. Die Luft war zum Schneiden, obwohl Cook eigens Segel spannen ließ, um frischen Wind nach unten zu leiten. Der Raum zwischen den Offizieren und den einfachen Matrosen war für die Soldaten reserviert – als Puffer für den Fall einer Meuterei.

Anders als bei der Royal Navy, die zu jener Zeit einen großen Teil ihrer Männer zwangsrekrutierte, waren die Seeleute an Bord der »Endeavour« sorgfältig ausgewählt worden; die meisten von ihnen keine 30 Jahre alt. Nur dem einhändigen Koch traute Cook sein Handwerk zunächst nicht zu. Am Ende durfte er aber doch mit.

## SCHNAPS UND LANGEWEILE

Wie alle Schiffe Cooks war auch die »Endeavour« schmucklos – ohne Galionsfigur am Bug und ohne Namen am Heck. Und sie war langsam: Bei optimalen Winden schaffte sie gerade einmal acht Knoten – so viel wie ein gemächlicher Radfahrer. Doch dafür war sie robust und wegen ihres geringen Tiefgangs für das Kreuzen durch die Inselwelt Polynesiens bestens geeignet. Trotzdem überstand der Küstensegler aus Whitby die 65 000 Kilometer lange Reise keineswegs unbeschadet. Als die »Endeavour« vor ihrer Rückreise in Batavia, dem heutigen Jakarta, Halt machte, war der Rumpf von Würmern zerfressen und laut Cook »eine große Anzahl der Planken entzwei«, sodass jedem, »der den Boden sah, der Umstand höchst erstaunlich schien, dass wir das Schiff über Wasser halten können«.

Der Alltag auf See war vor allem von einem geprägt: Langeweile. Jeder Tag war von drei Wachen bestimmt und einer immer gleichen Routine aus Segelsetzen und -einholen, Deckschrubben, Polieren der Messingteile, Putzen der Kanonen, Essen und Schlafen. Dienstags hatte zudem jeder seine Hängematte zu lüften, am Donnerstag war Washtag, an dem die Montur in Ermangelung von Frischwasser meist an einer Leine ins Fahrwasser gehängt wurde. Auch die Männer selbst wuschen sich nur einmal pro Woche.

Unterbrochen wurde die Eintönigkeit nur selten, zum Beispiel wenn die Äquatortaufe anstand, ein bizarres Ritual, dem sich seit jeher – auch heute noch – alle Seeleute unterziehen müssen, die zum ersten Mal im Leben »die Linie« überqueren. Auf der »Endeavour« wurden die Täuflinge von den erfahrenen Seeleuten auf einen Stuhl gebunden, den Großmast hinaufgezogen und dreimal in die Fluten getaucht. »Zum nicht geringen Vergnügen der anderen wurde diese Zeremonie an 20 bis 30 Mann vollzogen«, schrieb Cook. Mancher »wäre um ein Haar ertrunken«, notierte Joseph Banks. Die beiden hatten sich gedrückt

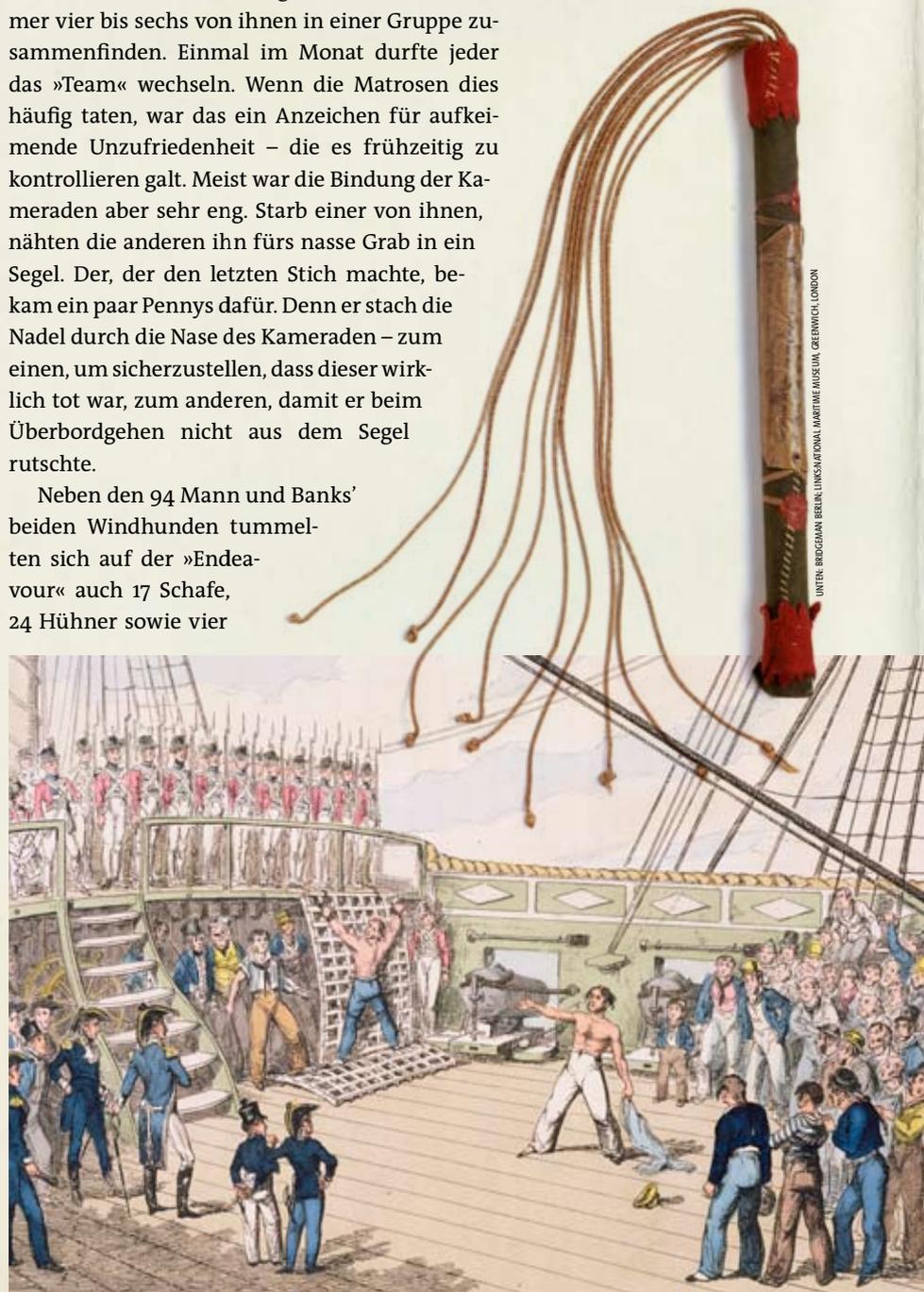
und mit vier Tagesrationen Schnaps freigekauft – Banks löste gleich auch seine Diener und seine Hunde aus.

Vier Tagesrationen Schnaps: Das war mehr als zwei Liter pro Mann! Wenn es auf der »Endeavour« etwas in Übermaßen gab, dann war es Alkohol. In den Fässern unter Deck lagerten 5400 Liter Bier und noch einmal die gleiche Menge Arrak, Rum und Weinbrand. Neben dem guten halben Liter Schnaps standen jedem an Bord 4,5 Liter Bier zu. Jeden Tag! Letzteres begann zwar oft schon nach wenigen Wochen Fäden zu ziehen, wurde dann aber mit Mehl, Zucker oder Salz wieder »genießbar« gemacht. Manche seiner Leute seien »Tag für Tag mehr oder weniger betrunken« gewesen, schrieb Cook.

Um ein bisschen Ordnung in das Gewusel der einfachen Seeleute zu bringen, mussten sich immer vier bis sechs von ihnen in einer Gruppe zusammenfinden. Einmal im Monat durfte jeder das »Team« wechseln. Wenn die Matrosen dies häufig taten, war das ein Anzeichen für aufkeimende Unzufriedenheit – die es frühzeitig zu kontrollieren galt. Meist war die Bindung der Kameraden aber sehr eng. Starb einer von ihnen, nähten die anderen ihn fürs nasse Grab in ein Segel. Der, der den letzten Stich machte, bekam ein paar Pennys dafür. Denn er stach die Nadel durch die Nase des Kameraden – zum einen, um sicherzustellen, dass dieser wirklich tot war, zum anderen, damit er beim Überbordgehen nicht aus dem Segel rutschte.

Neben den 94 Mann und Banks' beiden Windhunden tummelten sich auf der »Endeavour« auch 17 Schafe, 24 Hühner sowie vier

*Jeder Fünfte an Bord der »Endeavour« machte im Lauf seiner Reise mindestens einmal Bekanntschaft mit der neunschwänzigen Katze. Bei den meisten Vergehen setzte es zwölf Hiebe auf den nackten Rücken (das Bild zeigt eine Szene auf einem Schiff der Royal Navy von 1825).*



UNTEN: BRIDGEMAN BEER; LINKS: NATIONAL MARITIME MUSEUM, GREENWICH, LONDON

Schweine. Und eine Ziege, die schon vor Cook die Welt umsegelt hatte und einzig dazu da war, Milch für den Kaffee der Offiziere zu liefern. Das Essen war streng rationiert. Von den zehn Tonnen Schiffszwieback an Bord bekam jeder Seemann täglich 450 Gramm. Manche mochten ihn nur nachts verspeisen, wenn es dunkel war. Wegen des Ungeziefers. »Ich habe oft gesehen, wie jemand Hunderte, ja Tausende von Maden aus einem einzigen Zwieback schüttelte«, erinnerte sich Banks. Pro Woche gab es zudem zwei Kilogramm Pökelfleisch – das selbst für Maden zu hart war, sich aber für Schnitzereien eignete –, einen Liter Erbsenbrei, zwei Pfund Haferflocken, 170 Gramm Butter und 340 Gramm Käse. Wer dann noch hungrig war, dem wurde *wind pudding* empfohlen: ein paar tiefe Luftzüge an Deck. Die Offiziere und Wissenschaftler waren auch kulinarisch bessergestellt. Sie durften ihren eigenen Proviant mitnehmen.

Besonders unbeliebt waren die Unmengen von Sauerkraut an Bord. 3500 Kilogramm hatte Cook laden lassen in der Hoffnung, damit endlich den Kampf gegen Skorbut zu gewinnen. Diese Geißel der Seefahrt – eine tödliche Erkrankung infolge Vitamin-C-Mangels – raffte regelmäßig ganze Besatzungen dahin. Als Ferdinand Magellan im Jahr 1520 den Pazifik querte und es außer Ratten nur noch gekochtes Leder und Sägespäne zu essen gab, verlor er mehr als 80 Prozent seiner Leute! Noch Anfang des 18. Jahrhunderts starben in der englischen Navy mehr Männer an Skorbut als durch die Kugeln feindlicher Schiffe. Und niemand wusste, warum. Erst 1754 erkannte der britische Schiffsarzt James Lind, dass man dem Leiden mit Zitrusfrüchten beikommen konnte.

### MIT LIST GEGEN SKORBUT

Anfangs äußert sich die Krankheit in Müdigkeit und Schwäche. Dann brechen im Mund eitrig Geschwüre auf, und die Zähne fallen aus – daher der Name der Krankheit: *skorbutus*, lateinisch für Mundfäule. Wenn sich schließlich die Knochen entzünden und auf der Haut schwarze Flecken erscheinen, ist das Ende nah. Es kommt zu inneren Blutungen und schließlich zu Herzversagen.

Um die Männer, die sich mit Alkohol, nicht aber mit Sauerkraut bei Laune halten ließen, vom Verzehr der Vitamin-C-reichen Kost zu überzeugen, griff James Cook zu einer List: Er befahl seinen Offizieren, große Mengen davon zu essen – und sie sollten dies mit offenkundigem Genuss tun. »Denn dieses ist die Wesensart der Seeleute im Allgemeinen: Es missfällt ihnen alles, mag es auch noch so sehr ihrem Besten dienen«, schrieb Cook ins Tagebuch. »Doch in dem Augenblick, da

## CHEMISCH HANDELT ES SICH BEI VITAMIN C UM ASCORBINSÄURE – VON A SCORBUTUS: GEGEN DIE MUNDFÄULE. ZUR VORSORGE REICHEN ZEHN MILLIGRAMM VITAMIN C AM TAG – DAS ENTHÄLT ETWA EINE HALBE ZITRONE

sie sehen, dass ihre Vorgesetzten Wert darauf legen, wird es das Köstlichste auf Erden.«

Ob das so lange in den Fässern gelagerte Sauerkraut überhaupt noch einen nennenswerten Vitamin-C-Gehalt hatte und am Ende etwas nutzte, ist allerdings fraglich. Dass es an Bord von Cooks Schiffen tatsächlich nur ganz wenige Skorbutfälle gab, hatte wohl andere Gründe. So lobte der Kapitän diejenigen, die bei jedem Landgang »so gut wie jede Wurzel und jede Sorte Obst essen«, so sehr, dass dies, wie ein Matrose schrieb, bald »Sitte unter den Kameraden« wurde. Zudem verbot Cook seinen Leuten, mit dem Schiffszwieback durch die fettigen Pfannen zu fahren. Zwar glaubte er, auf diese Weise nur etwas gegen die »stinkende Luft« in ihren Leibern zu tun, tatsächlich aber beseitigte er eine Ursache für die Krankheit. Das salzige und kupferhaltige Kochfett verminderte nämlich schlicht die Vitaminaufnahme im Körper.

Machtlos indes war Cook gegen die grassierenden Geschlechtskrankheiten. Wenn die Männer Wochen oder gar Monate allein auf See gewesen waren, erschienen ihnen die Eilande der Südsee wie Paradiese. In den Logbüchern ist von unzähligen erotischen Abenteuern die Rede. Joseph Banks war den Frauen der Südsee besonders zugetan. Am Abend des 3. Juni 1769 etwa, als sich alle mit der Venus am Himmel beschäftigten, berichtet der flotte Botaniker von »drei ansehnlichen Mädchen« in einem Kanu: »Sie plauderten mit großer Offenheit und ließen sich ohne lange Überredung darauf ein, ihr Gefährt wegzuschicken und im Zelt zu übernachten.«

Wie Banks hielten es fast alle an Bord. Obwohl die Folgen ihres Tuns katastrophal waren. Nicht einmal 100 Jahre nach der Ankunft der Europäer war die Bevölkerung Tahitis infolge eingeschleppter Krankheiten von rund 200000 auf knapp 7200 Menschen dezimiert worden! Der Einzige, der sich darum sorgte, war James Cook. Vergessens: »Alles, was ich tun konnte, war von geringem Nutzen«, klagte er, »weil nicht ein Mann auf dem Schiff mir darin zur Hilfe kam.« ~

### DAS SCHICKSAL DER »ENDEAVOUR«

Cooks erstes Schiff wurde nach seiner Rückkehr wieder zu einem Frachter umgebaut und pendelte mehrmals zwischen England und den Falklandinseln hin und her. Später segelte es unter dem Namen »Lord Sandwich« nach Russland und diente schließlich vor der amerikanischen Küste als Truppentransporter und Gefängnissschiff. Im August 1778 wurde die ehemalige »Endeavour« zusammen mit mehreren anderen Schiffen von den eigenen Leuten versenkt, um den Franzosen den Zugang zur Bucht von Narragansett auf Rhode Island zu verwehren. Dort liegt Cooks Schiff bis heute auf dem Grund des Atlantiks – konnte aber bisher nicht eindeutig identifiziert werden.