

Käpt'n Peter Lehrke



SEEFAHRT

Häfen Seemannsgarn Döntjes Shanties

Shanty Chor
AHOI



Hamburg
DMB

25 JAHRE SHANTY-CHOR-AHOI
www.Shanty-Chor-Ahoi.de

Seefahrt

Titelseite

Seefahrt

Seefahrt - Schiffbau - Hafen - Elbphilharmonie -
Marine Museum - Hafenumuseum

Vorwort

A. Die Seefahrt

Meine Zeit als Seemann

Das Schiff ist „Seeklar“

„An die Brassens“ alle Mann

Feste der Marine

Seeleute auf hoher See

Die Seekrankheit

Seenebel

Schiffbruch

Die Havarie

Das Wrack

Blockade

Der Fischfang

Das Buddelschiff

Die Auswanderer

Klar Schiff zum Gefecht! (Seeschlachten)

Schlacht von Salamis

Das Ende der Bismarck/ 27. Mai 1941/ Nordatlantik

Die U-Bootfalle

Die Sklavenschiffe

Die Strandräuber

Die Zukunft der Seefahrt

Die größte Katastrophe der Seefahrt

Arche Noah-8.500 v. Chr.

Ägypten und Babylon 2.800 v. Chr.

490 v. Chr.: Der zweite Perserzug:

480 v. Chr.: Der Dritte Perserzug:

Wikinger (Normannen) ca. 800 - 1.200 n. Chr.

Seefahrt im 21. Jahrhundert

Die Schiffstypen

1. Linienschiffe

2. Fregatten

3. Korvetten

5. Schoner

6. Brigg

7. Bark

8. Das Vollschiiff

9. Dromone

10. Gig

11. Jolle

12. Ketsch

13. Dingi

Die größten Seefahrer aller Zeiten

Piraten

Christoph Kolumbus 1451 - 20. Mai 1506

Technisches Gerät

Sextant und Chronometer

Der Magnet- und Kreiselkompass

Der Maschinentelegraf

Das Selbststeuer

Das Radar

B. Rund um den Hafen

Das Hafendomuseum Hamburg und Hafendomuseum

Der Hafen nach dem 2. Weltkrieg

Ehemalige Hafenberufe

Der Quartiersmann

Meine Lehrzeit

1. Lehrjahr

2. Lehrjahr

Dann kam das 3. Lehrjahr

Die Ewerführer

Schauerleute

Decksmann / Kranführer

Kaiarbeiter und Schuppen

Vizen

Der Tallyman

Der Kornumstecher

Der Kaiarbeiter

Speicher

Arbeiten im Speicher

Beleuchtung

Kabuff

Bott

Schablonen

Holztreppen /Bode

Hängeböhm (Galgen).

Tragbalken und Stützbalken

Spleißen

Kolli

Dezimalwaagen

Spiker (Spiekerkaar).

Brauereien

Schuten und Kai

Brügge

Kohfoot und Handhaken

Gripper

Spund

Kater und Katzen

Fässer

Hausküper

Gewichtsbook

Die Speicherstadt

Hafengeburtstag

Wann entstand der neue Hamburger Hafen?

Der Fischmarkt

Die Lotsen kommen an Bord

Der Seelotse

Der Elblotse

Der Hafenlotse

Der Hafenschlepper
Der Freihafen
Bei den Festmachern
Beim Schiffsausrüster
Schiffbau / Werftarbeiter
Kaispeicher B
Schuppen und Hafenbecken
Besuch in einer Kaffeeklappe
Kräne
Bagger für die Elbe
Massengüter
Der Container
Elbtunnel
Landungsbrücken und Rad- und Schraubendampfer
Hafen-City mit dem Wahrzeichen Elbphilharmonie
Hamburger Reedereien
Duckdalben

C. Seemannsgarn und Seefahrerwitze

Was versteht man unter Seemannsgarn?
Ein Nagel von der Arche Noah
Die Wal-Laus
Was hält munter
Der Stammtisch
Die Wüste
Der Löwe
12 Std. geschwommen
Seeleute kommen nicht in den Himmel oder Hölle
Der Untergang
Der Eisbär
Köhm und Bier
Störtebeker
Piraten
Die Telefonzelle
Hein wurde Vater
Die Elefanten
Die Reifenpanne

[Die Kreuzfahrt](#)
[Das Unglück](#)
[Rettung auf See](#)
[Die Seekrankheit](#)
[Der Schiffsjunge](#)
[Schiffe und Frauen](#)
[Ein Reeder](#)
[Der Kapitän](#)
[Das Rätsel](#)
[Das Maß](#)
[19 Knoten](#)
[Die Dünen](#)

[D. Humorvolle Gedichte](#)

[Mit Humor](#)
[Am Elbstrand](#)
[Damit das Leben nicht langweilig wird!](#)
[Hamburger Stadtbummel](#)
[Urlaub an der Waterkant](#)
[Übersetzung](#)

[E. Döntjes und Hafenswitze](#)

[Was sind Döntjes?](#)
[Die Wahrheit](#)
[Die Polizei](#)
[Angler](#)
[Anzeige: Liebeszeichen](#)
[Rubrik: „Zartgefühl“](#)
[Heiraten](#)
[1 Tag Urlaub](#)
[Heirats-Annonce](#)
[Untröstlich](#)
[Fofftein](#)
[Hafenarbeiter](#)
[Die Eisscholle](#)
[Die Barkasse](#)
[Auf einem Bein stehen](#)
[In den Sack hauen](#)

[Kontorknüppel](#)

[Der Geizhals](#)

[Der Wirt](#)

[Das Zähneklappern](#)

[Zehn Kinder](#)

[Die Mutter](#)

[Hafenkneipe](#)

[Flut](#)

[Hafenrundfahrt](#)

[Schiffe sind weiblich](#)

[Zoll](#)

[F. Seemannslied](#)

[G. Geschichte von der Alster](#)

[Anhang](#)

[Impressum](#)

Seefahrt

Seefahrt - Schiffbau - Hafen - Elbphilharmonie - Marine Museum - Hafenmuseum



Informationen: Speicher, Kräne, Container, Elbtunnel, Fischmarkt, Landungsbrücken, Reeder, Bagger, Schlepper, Hafengeburtstag, Hafenberufe, Lotsen, Leuchttürme, Schuppen

Bilder von der: Stettin, Rickmer Rickmers, Cap San Diego, Peking, Bleichen usw.

www.shanty-chor-ahoi.de

Freizeit Kapitän Peter Lehrke

Seemann, Tallyman, Schauermann und Quartiersmann

Schiffe, Häfen und Humor von der Waterkant

Vorwort

Nach dem 2. Weltkrieg lag vieles in Hamburg in Schutt und Asche.

Die Siegermächte kaperten viele deutsche Schiffe nach dem Krieg, nur kleine, alte und fast unbrauchbare Schiffe, die beschädigt waren, durften die deutschen Reeder im Küstenverkehr fahren lassen. So war die deutsche Handelsflotte auf 3% geschrumpft und neue Schiffe durften nicht gebaut werden, es sei denn, es gab Ausnahmen. Die Restriktionen nahmen bis Anfang 1949 kein Ende, denn man durfte nur Frachtschiffe mit Dampfmaschinen mit 1.500 BRT auf Kiel legen, die dann später auf 7.200 BRT erhöht wurde und 1951 erhielt Deutschland wieder die volle Handlungsfreiheit für den Bau von Schiffen, der nun richtig in Gang kam, denn viele Techniker, Ingenieure und Konstrukteure hatten darauf gewartet wieder arbeiten zu können um Schiffe für Deutschland und die Welt zu bauen mit den 5 Großwerften in Hamburg (Rickmer & Voss, Deutsche Werft, Howaldt, Schlieker und Stülken).

40 Bomberangriffe erlebte Hamburg im 2. Weltkrieg. Viele Bomben fielen auf Häuser, Industrieanlagen, Werfen und in den Hafen um alles zu zerstören. Ich war damals noch ein Kind, aber 1956 begann ich eine Lehre im Hafen, fuhr später zur See und konnte mich so an dem Wiederaufbau beteiligen. Darüber möchte ich in diesem Buch berichten und über Geschichten, die mir erzählt wurden, z.B. über die Seekrankheit, Havarie, Feste der Marine, Seenebel, Schiffbruch und von der Seefahrt - denn die Heimat der Seeleute ist der Ozean.

A. Die Seefahrt

Meine Zeit als Seemann

Leider bin ich rund fünfzig Jahre zu spät auf die Welt gekommen, um auf einem alten Windjammer noch am Seemannsleben teilnehmen zu können. Es gibt kaum eine spannendere Alternative zum Segelschiff und die Geheimnisse eines Windjammers bedürfen einer Erkundung. Im Jahre 1905 hatten Seeleute in Hamburg kein Problem auf einem Segelschiff anzuheuern, denn der Hafen lag voller Segelschiffe. Wer als junger Mann seine Schiffsjugendzeit auf einem Segelschiff hinter sich hatte, erhielt ein Seefahrtsbuch womit er dann jede Landesgrenze überschreiten konnte, da das Seefahrtsbuch von allen seefahrenden Nationen als Pass anerkannt wurde. Davon konnte ich jetzt nur träumen. Diese Zeit gab es um 1960 für mich nicht mehr, denn die Zeit der Segelschiffe war vorbei und zunehmend fuhren Dampfer über die Meere, die die früheren Segelschiffe ersetzten.

Die Zeit der frachttragenden Windjammer ist definitiv vorbei samt dem Lebensgefühl einer ganzen Epoche, wo manch ein Seemann ohne langwierige Ausbildung und nur mit dem Besitz seines Seefahrtsbuches es gar bis zum Kapitän geschafft hatte.

Um heute an Bord Kapitän zu werden, muss man auf einer Seefahrt- bzw. Seemannsschule die Schulbank drücken. In Deutschland gibt es vielfältige Möglichkeiten, in den Beruf des Seemannes mit dem Ziel des "Kapitäns auf großer Fahrt" einzusteigen. Kein anderer Berufszweig bietet so gute Möglichkeiten für Inhaber mit Schulabschlüssen sowie für "Quereinsteiger" sich über Fortbildungsmaßnahmen für die höchste Dienstposition in der Schifffahrt zu

qualifizieren. Die Ausbildung zum Kapitän in der weltweiten Fahrt ohne Einschränkungen gemäß STCW 95 (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) erfolgt in Deutschland an einer Fach- bzw. Fachhochschule. Es ist eine Herausforderung, Motorenanlagen zu betreiben, die genug Energie erzeugen können, um eine Kleinstadt zu versorgen. Es macht Freude, Schiffe zu fahren und sie durch vielbefahrene anspruchsvolle und schöne Seegebiete zu navigieren wobei die Seefahrt längst keine reine Männerdomäne mehr ist.

Die Zeit, wo es erschall „An die Brassens alle Mann“ oder „Segel setzen“ hört man heute nur noch auf Segelschulschiffen. Zu gerne hätte ich aber als junger Mann auf einer Rah gesessen, wäre an den Masten hochgeklettert um für die Fahrt des Segelschiffes die Segel zu setzen. Rahen sind Rundhölzer, die quer zur Fahrtrichtung am [Mast](#) angebracht sind. Eine Rah wird um den Mast gebrasst (gedreht), bis das Rahsegel optimal zur [Windrichtung](#) steht und bestmöglichen [Vortrieb](#) erzeugt. So bleibt alles nur ein Traum für mich und wenn ich heute in Hamburg an den Landungsbrücken im Hafen stehe und zum schwimmenden Wahrzeichen der Hansestadt, der *Rickmer Rickmers* schaue, schließe ich die Augen und stelle mir vor, es ist Sturm oder ein Orkan ist in Anmarsch und es müssen alle Segel eingeholt werden, damit das Schiff nicht kentert. Ich hänge in den Masten und packe mit beiden Armen die Segel an, um sie einzuholen.

Rickmer Rickmers, der über 112 Jahre alte Großsegler, liegt seit 1983 als schwimmendes Wahrzeichen Hamburgs in der Hansestadt. Sie wurde im Jahre 1896 als Vollschiff aus Stahl auf Querspanten auf der firmeneigenen Werft in Bremerhaven gebaut. Der Rumpf ist 97 m lang, 12,20 m breit, der Tiefgang betrug 6 m. Unter dem Kommando von Kapitän Hermann-Hinrich Ahlers verließ der Segler mit

einer Besatzung, die aus dem Kapitän, zwei Steuerleuten, je einem Koch, Zimmermann, Segelmacher und Donkeyman, elf Voll- und drei Leichtmatrosen sowie vier Schiffsjungen bestand, Bremerhaven und segelte nach Hongkong. Von dort kehrte das Segelschiff beladen mit Reis und Bambus zurück an die Weser.

Dann öffne ich wieder die Augen und lächle der Rickmer Rickmers zu und denke, alles hatte seine Zeit und vielleicht kommt die Zeit der Segelschiffe einmal wieder.

Ich habe als Tallymann im Hafen gearbeitet.

Ein Tallyman ist ein Ladungskontrollleur im [Seehafen](#), der beim Laden oder Löschen die über die Kaikante gehenden Mengen erfasst und auf erkennbare Schäden kontrolliert. Ich war überwiegend auf holländischen Schiffen (Kerk) als Tallyman tätig war, die Holz geladen hatten und aus Indonesien kamen. Da ich nicht noch zusätzlich den Seefahrtsberuf auf eine langwierige Weise erlernen wollte (vom Decksjungen, über Leichtmatrosen, Matrosen, Offizier zum Kapitän hin), fragte ich eines Tages den holländischen Kapitän an Bord eines Dampfschiffes, ob ich nicht mal eine Seefahrt von Hamburg nach Indonesien (hin und zurück) mitmachen könnte. Der Kapitän stimmte zu und meine Tallyfirma beurlaubte mich für diese Zeit. So fuhr ich als Seemann auf die hohe See mit und half dem Ladeoffizier bei seiner Arbeit während der Seereise. Ich zeichnete z.B. Ladepläne, damit in den Häfen von Hamburg bis nach Singapur beim Löschen der Ladung keine Probleme auftraten. Als wir nach vielen Monaten wieder in Hamburg anlegten, meldete ich mich wieder bei meiner Tallyfirma zurück, um dort weiterhin mein Geld im Hafen zu verdienen. Doch diese Seereise als Seemann bzw. Passagier und Assistent des Ladungsoffiziers werde ich nie wieder vergessen. Trotz der harten Arbeit konnte ich die erholsame Atmosphäre auf hoher See genießen.

Später machte ich den Bootsführerschein und wurde so zum Freizeit-Käpt'n und träumte wenn ich unterwegs war, von den großen Seefahrern wie Columbus, Magellan, Cook, Robinson Crusoe, Vasco da Gama, Drake und Americo Vespucci.

Das Schiff ist „Seeklar“

Wenn heute ein großes Passagier- oder Kreuzfahrtschiff mit einigen Tausenden von Passagieren an Bord in die See sticht und bei der Atlantiküberquerung schwere Stürme über das Schiff hinwegbrausen, braucht sich niemand an Bord wirklich Sorgen zu machen. Heute werden Schiffe mit Stabilisatoren versehen, um das Rollen (Schlingern) bei unruhigem Seegang zu reduzieren. Stabilisatoren sind drehbare Flossen die von Schiffsrumpf hydraulisch herausgeschoben werden. Die "Queen Mary 2" hat z.B. 4 solche Flossen mit je 15 qm Fläche und einem Gewicht von ca. 70 Tonnen. Vier Stabilisatoren werden bei rauer See automatisch ausgefahren und an die Strömung angepasst, um so das Rollen des Schiffes zu verhindern.

Bei einem norwegischen Passagierschiff der neusten Generation wird behauptet, dass die Stabilisatoren das Schlingern um ganze 90% reduzieren. Als Passagier kann man sich beruhigt in die Koje begeben und versuchen von den bevorstehenden Paradiesen zu träumen, die das Kreuzfahrtschiff in der Karibik anlaufen wird. Die internationale Kreuzfahrt von heute hat als Urlaubsform an Bedeutung gewonnen mit steigender Tendenz auch bei jüngerem Publikum. Die moderne Kreuzfahrtgeschichte begann in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Hatten die Reedereien bis in die fünfziger Jahre hinein die Schiffe hauptsächlich für die Überquerung des Atlantiks und anderer langer Strecken benutzt, übernahm nun

überwiegend das Flugzeug diese Aufgabe. Aus sieben Tagen Transatlantikfahrt wurden sieben Stunden Flugzeit. 1958 überquerten mehr Menschen mit dem Flugzeug als mit dem Schiff den „Großen Teich“. Anlass genug für die Reedereien über neue Märkte nachzudenken.

1965 unternahm die Oceanic der amerikanischen Home Line das erste Mal eine Kreuzfahrt von New York auf die Bahamas. Das moderne Zeitalter der Kreuzfahrten war damit eingeläutet. Das Schiff, das eigentlich für den Transatlantikdienst gebaut war, hatte alles an Bord, was ein modernes Kreuzfahrtschiff ausmacht. Prunkvolle Speisesäle, kostenlose ärztliche Betreuung, Sportmöglichkeiten. Heute fährt nicht nur die QM2 als Transatlantik-Liner regelmäßig über den großen Teich und bietet seinen Passagieren Sicherheit und jeden erdenklichen Luxus.

Damit ein Schiff „Seeklar“ ergo fertig zum Auslaufen ist, müssen nicht nur Ladung, Einrichtungs- und Gebrauchsgegenstände so verstaut werden, dass sie bei Seegang nicht verrutschen können.

Dazu sind weitere Schritte notwendig wie bspw.:

1. Im Hafen eindocken: Außenbordreinigung + Bodenanstreich
+ Schiffs-Schraube kontrollieren
2. Wieder Liegeplatz einnehmen
+ Schiff nimmt Treibstoff an Bord
3. Überprüfung von: Maschinen, Elektronik, Hilfsmaschinen, Zubehöerteilen,

Rudermaschinen,
Ankerwinde usw.

4. Grundreinigung: Kajüten, Zimmer,
Mannschaftsräume,
Küchen, Pantry, Gänge
Promenaden usw.

5. Neue Ausstattung: Teppiche, Läufer,
Gardinen, Matratzen,
Vorhänge, Tischdecken;
Geschirr usw.

6. Proviant und Wasser: Frischwasser an Bord
nehmen für die Tanks;
Fleisch, Fisch, Gemüse;
Konserven, Brot, Früchte
Getränke, Schnaps,
Zigaretten usw.

7. Rettungsausrichtung: Rettungsboote,
Schwimmwesten,
Feuerlöscher usw.

8. Arzt: Hospital und Apotheke
werden eingerichtet

9. Bibliothek: Bücher werden an Bord
genommen und der Bestand aktualisiert

10. Fotograf: Richtet ein Studio ein

11. Flaggenschmuck: Div. Fahnen kommen an Bord

12. Friseur: Laden wird eingerichtet

13. Navigation: Neue Seekarten und Bücher kommen an Bord

14. Für die Schiffsbesatzung: Rettungsübungen

15. Personal für die Küche, den Tanzsaal, Restaurants, Bars und Reinigung

Nun kann man mit ruhigem Gewissen „Ahoi“ sagen. Der Ruf galt als veraltet, ist aber mit zunehmender Beliebtheit des Segelsports wieder gebräuchlicher geworden und dient als [Signalwort](#) , um ein Schiff oder Boot anzurufen.

„An die Brassens“ alle Mann

Der Traum eines jeden Mannes ist es, einmal wie vor 100 Jahren auf einem Segelschiff die Meere zu befahren. Und nach dem Befehl „ Hiss die Segel“, die Wanten hinauf zu steigen, zu den Rahen und dabei auf dem unter dem Rah befindlichen gespannten Seilen, dem so genannten „Fußpferd“ zu balancieren und dazu beitragen, dass 23 Segel auf der Gorch Fock gehisst werden können. Was für eine Freude, wenn dann der Wind in die Segel bläst und die Gorch Fock Fahrt aufnimmt.

Als Rekrut auf der Gorch Fock ist Höhenangst fehl am Platze, denn bei Sturm, Regen, Seegang oder Sonnenschein muss jeder in der Lage sein, die Takelage auf zu entern und in bis 46 m Höhe die Segel zu „verpacken“, oder auch wieder zu lösen. Es ist jeder Mann auf seinem Platz wenn unten auf dem Oberdeck die Rekruten dann auf das Kommando „Holweg“ mit voller Kraft an den Tampen ziehen, um die Segel zu setzen und die Rahen optimal zu brassen. Alle Mann an die Brassens, das ist das Stichwort wo dann jeder Mann seinen Mann zu stehen hat und auch

das Herz höher schlägt, auch wenn sich bei dem Ziehen der Tampen an den Händen Schwielen bilden.

Durch das Brassen werden die Rahen und damit die an ihnen befestigten Segel so ausgerichtet, dass das Schiff den Wind optimal nutzt.

Jeder Handgriff an Bord des Schiffes muss sitzen, damit es nicht zu vermeidbaren und folgeschweren Unfällen kommt. So gibt es an Bord 186 Belegnägel an denen die Tampen befestigt sind. Mit einem „Übersichtsplan“, dem wegen seiner Form „Flunder“ genannten Tampenriss, müssen die Rekruten die Bedeutung der Belegnägel auswendig lernen, denn der richtige Tampen muss bei Tag und Nacht, Sturm oder Schönwetter, gefunden werden. Seefahrt tut Not, sagte eins Gorch Fock und weil es so ist, erhalten die Rekruten an Bord eine Segelvorausbildung u.a. über Segelmanöver, Unfallverhütung, Spleißen von Tauen, Knoten, Wetterkunde und über die Navigation. Wenn ein Rekrut auf der Gorch Fock anfängt, später mit dem Sextanten die Navigation des Schiffes bestimmt, so wie es einst die großen Seefahrer über 100 Jahre lang gemacht haben und es bis zum Kapitän auf einem großen Kreuzfahrtschiff schafft, dann ist es eine Freude behaupten zu können, dass man seine ersten Schritte als Seemann auf einem richtigen Segelschiff auf der Barke „Gorch Fock“ gemacht hat. Wenn dieser Traum für manchen Wirklichkeit wurde, dann hat man die Götter der Meere, Poseidon, Neptun oder den Klabautermann immer auf seiner Seite. Der Klabautermann, eine der vielen Gestalten [seemännischen Aberglaubens](#), ist ein Schiffsg Geist, der – meist unsichtbar – den [Kapitän](#) bei Gefahren warnt. Der [römische Gott](#) Neptun ist der gleiche Gott wie der Wassergott Poseidon und war ursprünglich der Gott der fließenden Gewässer. Ab dem 5. Jahrhundert v. Chr. wurde

er dem griechischen [Poseidon](#) gleichgesetzt, womit er auch zum [Gott des Meeres](#) wurde.

Feste der Marine

Ein Sprichwort besagt: „Wenn Höhepunkte nicht mehr gefeiert werden, dann ist das ganze Leben nichts mehr wert.“

Da ist etwas Wahres dran! Wann hat man Freude am Leben? Freude ist ein dehnbarer Begriff. Sie ist eine [Beglückung](#) , eine helle oder heitere [Stimmung](#) , ein [Frohgefühl](#) . In der Freude fühlt man sich wohl, es sind im Augenblick alle [seelischen Bedürfnisse](#) erfüllt.

Freude ist eine innere, emotionale [Reaktion](#) auf eine angenehme Situation, eine Person oder Erinnerung. Sie kann sehr verschiedene Formen und Stärken annehmen.

Viele Matrosen im Ruhestand sind Mitglieder einer Marinekameradschaft. In guten und in schlechten Zeiten haben das Kameradschaftsgefühl, die Liebe zur See und das Interesse an der Seefahrt die Angehörigen der Marine zusammenhalten lassen. Von anderen Vereinen und Verbänden werden Marinekameradschaften um diesen Gemeinschaftsgeist beneidet, der über die Ruhestandsgrenze hinaus Matrosen und Admiräle verbindet. Oft ist das Vereinsheim - mit viel Hingabe und Sorgfalt maritim gemütlich und urig eingerichtet- das Schmuckstück der Marinekameradschaften. Dort finden auch die Feste und Bordabende statt.

Seeleute auf hoher See

Das Leben auf See war bis vor einigen Jahrhunderten für die Seeleute sehr mühsam, hart und voller Gefahren. Die schwere Arbeit kannte keine Grenzen und schon bei kleinen Vergehen, waren harte Bestrafungen und Auspeitschungen an der Tagesordnung. Das Leben auf See im 18. Jahrhundert wurde oft in etwa so leidvoll dargestellt wie eine Meuterei, in dem eine widerwillige Mannschaft, durch Press-Gangs eingefangen, beim Ausführen ihrer Pflichten systematisch geschlagen, ausgehungert und terrorisiert wurde. Diese Meinung wurde zweifellos teilweise noch durch den Irrglauben verstärkt, dass zur Seefahrt gleichbedeutend war mit Gefangenschaft, im Verbund mit der zusätzlichen Gefahr durch Ertrinken. Derweil waren Krankheiten stets gegenwärtig. Die Unterkünfte (Kojen) waren nach schwerem Wellengang oft tagelang durchnässt und die Mannschaften mussten in ihrer ebenfalls durchnässten Kleidung arbeiten und schlafen. Wie auch immer, Männer wurden bestraft, wenn sie versäumten ihre Pflicht zu tun und brachten damit das Schiff und den Rest der Mannschaft in Gefahr. Zu den schlimmsten Vergehen zählten sicherlich das Einschlafen während der Wache, das Verweigern von Befehlen oder "unsauberes Verhalten", wie z.B. menschliche Bedürfnisse Innenbords zu verrichten anstatt die rudimentären Toiletteneinrichtungen zu benutzen. Viele dieser Verstöße bedrohten die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung.

Die Bordverpflegung war nicht selten von Ungeziefer befallen und nicht in ausreichender Menge vorhanden. Die Butter war ranzig und das Fleisch verdorben. Das Trinkwasser in den Fässern aus Holz war bis zur Brusthöhe von Fäulniseregern befallen, so dass jeder Schluck eine Qual war. Ratten und Mäuse waren unwillkommene aber treue Begleiter. Durch diese Umstände brachen Krankheiten an Bord aus, wie Fleckfieber, Ruhr, Typhus,

Malaria oder Gelbfieber und forderten seinen Tribut, wobei mitunter die Hälfte der Besatzung ihr Leben verlor.

Da nach wenigen Tagen Obst und Gemüse auf See verzehrt waren, machte sich die Krankheit Skorbut breit, die durch einen Mangel an [Ascorbinsäure](#) (Vitamin C) ausgelöst wird. Die [Symptome](#) treten bei dieser [Mangelerkrankung](#) erst mehrere Monate nach Beginn des Mangels an Vitamin C auf und manifestieren sich in Form von: [Zahnfleischbluten](#) , sowie später Zahnausfall, Anfälligkeit gegen [Infektionskrankheiten](#) , schlechte Heilung von [Wunden](#) , Erschöpfung und [Müdigkeit](#) bis zum Muskelschwund und hohem Fieber. Durch Skorbut lassen Leistungsfähigkeit und die Arbeitskraft erheblich nach und es kann zum Tod durch [Herzschwäche](#) führen.

Im [Zeitalter der Entdeckungen](#) war Skorbut oft die Haupt-[Todesursache](#) bei [Seeleuten](#) . Grund für das häufige Auftreten von Skorbut auf [See](#) war die einseitige [Ernährung](#) , die mangels Konservierungsmöglichkeiten hauptsächlich aus [Pökelfleisch](#) und [Schiffszwieback](#) bestand.

Viele Seeleute wurden in Kriegszeiten von einem der „Pressgang“ genannten berüchtigten Zwangsrekrutierungstrupps willkürlich auf der Straße in London oder in Kneipen aufgegriffen und zum Dienst in der Flotte gepresst.

Außerdem bekamen viele Männer, die in den Gefängnissen saßen einen Straferlass, wenn sie einen Anwerbungsvertrag für ein Schiff unterschrieben. So beseitigte man damals den Mangel an Seeleuten und es kam vor, dass die Besatzung mehr ehemalige Gefangene an Bord hatte, als unbescholtene Bürger, was dazu beitrug, dass grausame Strafen ausgetragen wurden, um die Disziplin an Bord des Schiffes zu wahren.

Seeleute fuhren allgemein bereits als Jungen zur See. Wenn sie 16 waren konnten sie als Matrosen eingestuft werden und dienten normalerweise für weitere zehn Jahre auf See,