

Dr. Karl-Heinz Reger

# Das Schiff als System und Umwelt

## – Alltagspsychologie und psychische Erkrankung an Bord

Vortrag bei der Jahrestagung des ISS am 18. Januar 2014  
Warburghaus, Hamburg

VORSPANN:

**Musik:** Meeresrauschen, Wind.

**Bilder:** „Kein Land in Sicht“ von Friedel Anderson, Photos vom Windjammer.

HAUPTTEIL:

Wie ging es den Männern unter diesen Bedingungen in psychischer Hinsicht? Welche emotionalen Krisen traten auf und welche psychischen Erkrankungen? Was bedeutet es, dass auf solchen Photographien nur Männer und keine Frauen zu sehen sind? Welche Kontexte sind zu bedenken? Ich freue mich über die Gelegenheit, Ihnen einen kleinen Auszug aus meiner Arbeit vorstellen zu können, die sich diesen Fragen widmet und mit der ich mein Philosophie- und Geschichtsstudium an der Universität Kiel abschloss.

Aus Anlass der wissenschaftlichen Jahrestagung des Institutes für systemische Studien frage ich heute gezielt: Inwiefern können wir ein Schiff als System betrachten, und inwiefern als Umwelt? Meine These lautet: Im Sinne eines Re-Entry ist es beides in unmittelbarer und besonders plastischer Weise. Dies will ich mit einer kleinen Zahl von Argumenten und Beispielen belegen.

### 1.) Das Schiff als System in seiner Umwelt, dem Meer

Dass das Schiff ein phasenweise hermetisch abgeschlossenes System ist, ist evident, wenn wir es uns in seiner Umwelt vorstellen, für die es geschaffen ist: Dem Meer.

Wie sah das „System Schiff“ in der Zeit der großen Segelschiffahrt aus? Bedingt durch die Holzbauweise waren die Schiffe erstaunlich klein. Dabei fuhren auf den Frachtschiffen stets ziemlich kleine, auf den Kriegsschiffen dagegen große Mannschaften. Die Schiffe, die ich untersuchte, es war die Flotte der britischen *Royal Navy* zwischen 1830 und 1880, waren kaum länger als 220 Fuß, also gut 70 Meter, aber es waren bis zu 700 Männer an Bord. Eine kaum vorstellbare Enge, räumlich und sozial! Die Kriegsschiffe fuhren mit Dampf und Segelkraft, die Frachter waren als Windjammer reine Segelschiffe. Von letzteren stammen die eingangs gezeigten Bilder.

Musterte ein Matrose auf einem Schiff der britischen Marine an – oder wurde er mit Geld oder roher Gewalt an Bord gebracht, war er also „shanghai“ oder „gepresst“, so dauerte es in aller Regel drei Jahre, bis er in seine Heimat zurückkam. Im Falle der britischen Marine sprechen wir für das 19. Jahrhundert von sämtlichen Weltmeeren, denn das „*Britain rules the waves*“ war Wahrheit geworden. Der Indische Ozean zum Beispiel war faktisch ein „britisches Binnenmeer“. Für meine Untersuchung wählte ich die „*East India and China Station*“ aus, weil sie die längste Anreise von 6 bis 9 Monaten hatte und weil sie neben der „*West African Station*“ der kränkste Flottenteil war.

Zur Orientierung: 5 % betrug die Mortalität zu Beginn, 0,5 % am Ende des 19. Jahrhunderts. Dabei resultierten Todesfälle zum überwiegenden Teil aus Krankheiten und nicht aus Kriegshandlungen, nicht nur in der relativ friedlichen viktorianischen „Pax Britannica“, sondern auch in den 30 Jahren der Napoleonischen Kriege. So starben zum Beispiel im Seekrieg Englands gegen Frankreich um die West-Indies 1780 bis 1783 zwar 648 Mann durch Kampfhandlungen, aber 3200 an Krankheiten. (Blane 1788, S. 155) Die Krankheits-Zahlen für die Handelsmarine sahen nicht besser aus.

## 2.) Das Schiff als System in seiner Umwelt, der Flotte

Ein Schiff ist ein Subsystem des Systems Flotte. Die *Royal Navy* war in den Napoleonischen Kriegen 140 000 Mann stark. Auf der britischen Insel war auch noch die letzte Eiche zum Bau der „*Wooden Walls*“, der Mauern aus Holz, gefällt. Nicht gleich nach Trafalgar 1805 mit dem historischen Nelson-Sieg, sondern erst mit den Beschlüssen des Wiener Kongresses 1815 wurde sie auf ein Fünftel reduziert, um wiederum nach und nach zu wachsen, bis hin zum Wettrüsten mit dem Deutschen Reich, das in die Katastrophe des Ersten Weltkrieges mündete. Wir müssen uns die Ostasien-Station Mitte des 19. Jahrhunderts um die 50 Schiffe stark vorstellen, zumeist Fregatten, schnelle, mit Wind- und bedarfsweise Dampfkraft segelnde Schiffe, die in den drei sogenannten Opiumkriegen an den chinesischen und japanischen Küsten und ständig in der Piratenbekämpfung eingesetzt waren. Außerhalb dieser kriegerischen Einsätze diente die Flotte dank ihrer überlegenen Größe und Ausstattung durch ihre schiere Präsenz der britischen globalen Machtausweitung, was von der historischen Forschung als „industrielle Imperialisierung“ bezeichnet wird.

## 3.) Die sozialen Gruppen an Bord als Systeme in ihrer Umwelt, dem Schiff

Wer an Segelschiffe denkt, denkt an Matrosen und Offiziere, Vor- und Achterdeck, Disziplin und Meuterei, gefährliche Arbeit und den nassen Tod. Wir können also das Schiff als System und die räumlichen, organisatorischen und sozialen Gruppen an Bord als Subsysteme betrachten. Für diese Subsysteme ist nun das Schiff in seiner Abgeschlossenheit in den Weiten des Ozeans Umwelt.

### 3.a) Die „Mannschaft“ und die „Offiziere“ als zwei Subsysteme

Die „Mannschaft“ wäre also ein solches Subsystem und die „Offiziere“ ein anderes. Tatsächlich waren sie denkbar stark voneinander geschieden. Rein äußerlich definierten sich die Offiziere seit 1748 über ihre Uniformen, und zwar ihre blauen (im Unterschied zur roten der *British Army* an Land). Die Matrosen mussten bis 1857 warten, bis sie ihre einheitliche Kleidung bekamen und fortan „*Blues*“ genannt wurden, weil auch ihre Grundfarbe blau war. Unsichtbar war die soziale Grenzziehung der Offiziersgruppe, die sich ausnahmslos aus der „*Upper Class*“ rekrutierte, und damit die „Stratifikation der viktorianischen Gesellschaft“ abbildete.

Die räumliche Trennung an Bord war definitiv und definierend: Die Mannschaft war „vor dem Mast“; die Offiziere waren „hinter dem Mast“ untergebracht. Die Ersteren schliefen in Hängematten im Abstand von 46 Zentimetern, die Letzteren hatten feste Kojen in winzigen, aber immerhin abgeschlossenen Kabinen. Die einfachen Matrosen aßen in ihrer „Wache“, der sie fest zugeordnet waren, aus einem gemeinsamen Suppentopf, die Offiziere saßen um einen großen Tisch in der Messe – und der Kommandant aß normalerweise allein. Nie betrat ein „*Officer*“ die dunklen und stickigen Zwischendecks der „*Hands*“ oder „*Men*“ und keiner von diesen durfte auf das Achterdeck, ohne dorthin befohlen worden zu sein. Wir erkennen in diesen Belegen, die unendlich erweitert werden könnten, eine funktionsfähige Autopoiese innerhalb und eine klare Grenzziehung zwischen den Subsystemen. Eine bedeutsame Sonderrolle nahm dabei der Schiffsarzt ein. Ihm wurde die Nutzung von strukturellen Koppelungsvorgängen zugestanden: Er war, wenn er Matrosen in ihrer Hängematte oder in der „*Sick Berth*“, dem Schiffslazarett, behandelte und seinen Offizierskollegen Bericht erstattete, ein „Wanderer zwischen den Welten“. Nach meiner Einschätzung wurde er von beiden Seiten anerkannt und respektiert.

Versteckt in einem Fallbericht von Bord der *Princess Charlotte* aus dem Jahr 1868 finden wir einen Hinweis auf die zwei sozialen Welten:

**[1. Fallbeispiel: Case 5 der Princess Charlotte (1868) – „Dyspepsia and Debility“<sup>1</sup>]**

Der 27-jährige Assistant Paymaster (ein Zahlmeister) gibt freimütig an, dass er viel getrunken habe. („... has been drinking very freely ... chiefly of brandy.“) Die nervös-zittrige, Verfassung, an der Grenze zum Delirium tremens. [„in a very nervous and „shakey“ condition indeed bordering upon delirium tremens.“], Schwindel, Schwäche und Schlafstörung und Symptome einer akuten Gastritis, alles nicht zum ersten Mal, erlauben die Diagnose *Dyspepsia and Debility*, wie sie der Schiffsarzt stellt, verdeckt aber doch auch die Diagnose der Grunderkrankung, nämlich der Alkoholabhängigkeit.

Nach Therapie mit Ammoniak, Morphium und Gallwein tritt zwar deutliche Besserung ein, Surgeon Robert Nelson traut seinem Patienten aber keine anhaltende Abstinenz zu, denn, so schreibt er, dieser habe seine eigene Kabine, in der er außer Beobachtung sei, und „man könne nun einmal einem Offizier keine Diät etcetera vorschreiben“. Letztlich wird er invalidisiert. Vielleicht will der Schiffsarzt dem Offizier eine Brücke bauen, wenn er als offizielle Begründung dafür angibt, der Patient könne sich auf dieser Station wohl nicht gut erholen und er werde auch unter dem herannahenden heißen Sommer sehr leiden.

### 3.b) Ein neues funktionales Subsystem, die Heizer und Zieher

Als ein Beispiel ganz im Sinne Niklas Luhmanns bildete sich im Laufe des 19. Jahrhunderts als Ausdruck funktionaler Differenzierung ein neues soziales Subsystem heraus: Die Gruppe der Männer in der Maschine, Landratten, Leute aus Städten weit ab von der Küste, die Heizer vor den Feuerlöchern und die Kohlenzieher in den Bunkerräumen, die „Schwarzen“, wie sie im Slang des Schiffes genannt wurden. Es wird Sie nicht wundern zu hören, dass sie lange Zeit um Anerkennung durch die alten Seebären, die sich als die „richtigen Seeleute“ sahen, kämpfen mussten. Ich erwähnte schon, dass die Schiffe meiner Quellen mit Segel und Dampf fuhren. Dies war keineswegs nur für eine kurze Übergangszeit so, sondern ein ganzes Jahrhundert lang. In dieser Zeit addierten sich mit immer höher gebauten Masten und mit immer stärkeren Dampfmaschinen zwei Gefahren an Bord: Der „*Fall from aloft*“ der Matrosen und Verbrennungen, Quetschungen sowie der „*Heat Stroke*“, der Hitzschlag in der „Maschine“. Zwei Beispiele illustrieren diese doppelte Gefahr:

**[2. Fallbeispiel: Case 1 der Pylades 1859 – „Dislocation of atlas and dentate“<sup>2</sup>]**

Beim Reffen der Topsegel bei böigem Wind und in Dunkelheit und Nässe stürzt ein 20-jähriger Matrose am Abend des 21. Januar 1859 aus dem Rigg aus 66 Fuß Höhe, das sind 22 Meter, kopfüber auf das Deck.

Der Arzt stellt eine drei Zoll große Platzwunde über dem rechten Schläfenbein fest und meint, eine Impressionsfraktur zu ertasten. Der Patient ist tief bewusstlos. Surgeon Caddy entschließt sich zu einer Trepanation, also der Aufbohrung des Schädelknochens zur Hirndruckentlastung, bricht den Eingriff aber ab, als er den Knochen unverletzt vorfindet. Den Verunglückten beschreibt

<sup>1</sup> Nelson, Robert, HM Frigate Princess Charlotte 1868, TNA, ADM 101/181, lfd. Fallnr. 5.

<sup>2</sup> Caddy, John Turner, HM Frigate Pylades 2. Teil, 1.1.–31.12.1859, TNA, ADM 101/167, lfd. Fallnr. 1.

der Arzt als „gut gebauten, muskulösen jungen Mann durchschnittlicher Größe, mit dunklem Haar und hellbraunen Augen, aus Dublin stammend“. („Is a muscular well formed young man of average height, with dark hair and light hazel eyes and comes from the City of Dublin.“) Nach vorübergehender Besserung des Zustandes stirbt der Mann fünf Tage später, am 26. Januar des Jahres 1859, abends halbelf. Noch am Tag vor dem Tod protokolliert der Surgeon wörtlich:

„Mit schwacher, aber hörbarer Stimme gibt der Verletzte befriedigende Antwort auf die Frage:

Surgeon: *Have you any pain in your chest, belly or head?*

Patient: *None, Sir*

Surgeon: *Do you feel hungry, O’C.?*

Patient: *No, Sir, but I can drink.“*

Unmittelbar nach seinem Tod sind seine mit ihm vertrauten Kameraden misstrauisch, ob er wirklich tot ist. Dies ist Dr. Turner Caddy eine Notiz im Journal wert mit dem Hinweis, er habe deshalb den Leichnam besonders sorgfältig untersucht. Der Obduktionsbefund ergibt dann mehrere Halswirbelfrakturen und Einblutung in die Schädelbasis.

### **[3. Fallbeispiel: Case 35 der Rinaldo (1870) – „Heat Apoplexy“<sup>3</sup>]**

Viele Berichte fand ich wie den des 35-jährigen Heizers der Rinaldo aus dem Jahre 1870, der beim Kohleschaufeln ohnmächtig wird und noch eine dreiviertel Stunde im Schiffslazarett ohne Bewusstsein ist. Unter heftigem Schweißausbruch erwacht er, bekommt anregende Medizin auf die Zunge, reizenden Ammoniak unter die Nase und kalte Wasserduschen auf den Kopf. Fünf Tage lang bleibt er im Lazarett. Surgeon John Buckley, der die Temperatur vor den Kesseln auf 140 Grad Fahrenheit, entsprechend 60 Grad Celsius, schätzt, erklärt sich den Hitzschlag als Folge einer Bluteindickung, der eine Blutvergiftung [„*blood-poisoning*“], eine Überreizung und schließlich eine Lähmung der zentralen Nervenkraft folge. [„*a paralysis of the centre of nervous power*“] Ungewöhnlicherweise habe der Heizer auf seine Rückkehr zur Arbeit gedrängt, vermutlich weil er Verdienstverlust befürchtet habe. Er lässt ihn denn auch wieder in die Maschine, allerdings mit der dringenden Empfehlung, sie bei aufkommendem Schwindel oder Verwirrtheit sofort zu verlassen.

### **3.c) Das Schiff als ein System mit hermetischen Grenzen**

Betrachten wir nochmals das Schiff in seinen Systemgrenzen. Hier sei bemerkt, dass Schiffe für den Englischsprachigen unzweifelhaft eine „Sie“ sind. Für die auf ihr Fahrenden also ist es eine erbarmungslos geschlossene, unentrinnbare Welt, nach innen und nach außen. Rückzug war praktisch nicht möglich. Ich zitiere Brommy: „Im Schiffe (konnte) man kaum irgend etwas unbeachtet ausführen und nichts für sich allein haben, als den Gedanken“. (1878, S. 206) Dies bedeutete einerseits Hilfe durch soziale Kontrolle, andererseits konnte es aber auch ein Ausgeliefertsein an die ständige Beobachtung bedeuten.

Sprichwörtlich erhalten hat sich der Ruf von eiserner Disziplin und harter Bestrafung an Bord, gleich ob Handels- oder Kriegsmarine. Zwei gegensätzliche Prinzipien lösten sich in dem von mir untersuchten Zeitraum einander ab: Aus jahrhundertalter Tradition heraus waren Strafarbeiten, Rum-Entzug und Auspeitschen immer in der Mitte sozialer Kontrolle durchgeführt worden. Die ganze Mannschaft hatte

<sup>3</sup> Buckley, John., HM Sloop Rinaldo 10.5.–31.12.1870, TNA, ADM 101/182, lfd. Fallnr. 35.

anzutreten und zuzuschauen. Auch bei der an Bord geduldeten Selbstjustiz, wenn die Mannschaft eines ihrer Mitglieder verprügelte und dabei das Lied „Wir binden dir den Jungfernkranz“ so laut sang, dass man die Schmerzensschreie nicht hörte, schauten die Vorgesetzten zwar wissentlich weg, die Disziplinierung selbst wirkte aber durch ihre zentrale Position des Beobachtetseins. Seit den 1860er Jahren trat das Prinzip der Ausgrenzung an die Stelle der Eingrenzung: Gefängniszellen wurden im Schiffsbauch eingepflanzt, aber auch eigene Gefängnisse der Navy an Land, „tostlose, grauenhafte Orte, an die niemand ein zweites Mal kommen wollte“, wie Winton schreibt. (Winton, S. 182). Schauen wir anhand einer weiteren Kasuistik, wie tragisch eine solche Ausgrenzung enden konnte. Wir erfahren von einem Suizid in einem hochproblematischen Kontext:

**[4. Fallbeispiel: Case (ohne Nummerierung) der Acorn (1860) – „Managed to throw himself out of the quarterport“<sup>4</sup>]**

*Der 25-jährige Marinesoldat der Acorn, George C., war wegen Diebstahls, einem an Bord immer schon besonders hart bestraften Fehlverhalten, zu einer Haftstrafe verurteilt worden. Er wurde „in Eisen gelegt“ („was placed in Irons“) und sollte die Nacht unter Bewachung in einer Art Zelle verbringen. Diese war an Deck aus Segeltuch gebildet worden, eine oft ausgeführte und in den Statuten vorgesehene Art des Freiheitsentzuges. Der Betroffene „schaffte es jedoch, über Bord zu springen“. („Managed to throw himself out of the quarterport“) Er ertrinkt. Zwei Tage später taucht seine Leiche auf. Eine Untersuchungskommission konstatiert daraufhin im Bericht an die Admiralität, dass „zeitweise Geisteskrankheit als Folge einer Vergiftung“ vorgelegen habe. Die Adressaten in London werden unter „Vergiftung“ (intoxication) sehr wahrscheinlich Alkoholisierung verstanden haben.*

### **3.d) Die Schiffsmannschaft als mehrfache Mitgliedschaft**

Kommen wir auf die Situation zu sprechen, die das Seemannsbild wesentlich speist: Den Landgang. Für die Unterscheidung des Seemannes an Land und an Bord bietet sich die Differenzierung anhand zweier Mitgliedschaften im Sinne des ISS-Ansatzes an: An Bord ist der Matrose unhintergebar Mitglied des hierarchischen Systems mit Offizieren, Unteroffizieren, Voll- und Leichtmatrosen, Schiffsjungen, Marinesoldaten usw., aber auch innerhalb einer Wache mit den tonangebenden, erfahrenen, oft genug auch den rein physisch stärkeren Seeleuten. Mit dem An-Land-Rudern endeten einige dieser Mitgliedschaften und wurden durch nicht so scharf definierte ersetzt. All die auf See angestauten Emotionen verschafften sich nun Luft, explosiv und exzessiv, den schiffsärztlichen Berichten nach in dreierlei Richtungen: im Alkoholrausch, in Sexualität und in Gewalttätigkeit.

Von der Handelsmarine berichtet Winton: Landgang hieß, Geld auszugeben, „als ob es nicht mehr in Mode sei. (...) Es gab die Tradition von Seeleuten, die auf Landurlaub außer Rand und Band waren. Sie aßen mit Fünf-Pfund-Noten belegte Sandwiches, mieteten vier offene Kutschen, um dann ihre Taschen in die erste zu tun, ihre Hüte in die zweite, all die Nancy Dawsons und schamlosen Bet Monsons der Stadt in die dritte, und sich selbst am Schluss in die vierte. Sie beteiligten sich an tagelangen Zechereien, trugen heftige Straßenkämpfe mit Polizisten und Wachleuten aus, fuhren verrückte Eselsrennen den Strand entlang, und endeten am Morgen danach mit schmerzdem und aufgeschlagenem Kopf, die Heuer verloren und gewärtig, ausgepeitscht zu werden.“ (Winton, S. )

<sup>4</sup> O'Brien, William E., HM Sloop Acorn 2. Teil, 1.1.–31.12.1860, TNA, ADM 101/171, General Remarks.

In den *Medical Journals* finden sich kuriose Fälle:

**[5. Fallbeispiel: Case 27 der Forts in Canton River (1857) – „Wound“<sup>5</sup>]**

Assisiant Surgeon Fred Piercy hat am späten Abend des 22. Dezembers 1857 eine abenteuerliche Messerverletzung zu versorgen. Der Steward und der Koch der Offiziersmesse waren zusammen auf einem Spaziergang, beide bewaffnet mit ihren Entermessern. Der Steward war nun dem Koch davongelaufen, um sich in einer Schießscharte des Forts zu verbergen, denn er wollte seinem Begleiter einen Schreck einjagen, wenn dieser die Stelle seines Versteckes erreichte. Die Überraschung gelang. Weil die Nacht vollkommen finster war, der verborgene Steward also nicht auszumachen war, hielt der arme Koch die Person, die ihn so erschreckte, für einen Chinesen und versetzte ihm einen Hieb mit seinem Messer. *[„But the night being exceedingly dark, R. mistook him for a Chinaman and struck at him with his cutlass, producing a most severe wound on the right cheek ....“]*

Blutüberströmt kommt der Steward beim Surgeon an, der eine tiefe Wunde vom rechten Ohr über die Wange bis hinab zum Mundwinkel feststellt. Das Gewebe ist bis auf die Knochen durchtrennt. Er prüft zunächst, ob eine Arterie unterbunden werden müsste, was nicht der Fall ist, stillt die Blutung „durch Kälte und Druck“ und bringt die Wundränder mit Nähten und Pflastern so nah wie möglich aufeinander. Drei Tage später geht die so versorgte Wunde im mittleren Teil auf und sondert klare Flüssigkeit ab, die der Arzt als Speichelflüssigkeit identifiziert, heilt ansonsten aber wie gewünscht „primär“. Vier Wochen später wird der Steward dem Flaggschiff übergeben, um an Bord der Sybille nach England zu reisen. Die Wunde ist „zu diesem Zeitpunkt annähernd geschlossen“. Nicht festgehalten ist, ob der Rückreisebefehl eine disziplinarische Maßnahme war.

**[6. Fallbeispiel: Case 27 der Princess Charlotte (1868) – „Wound“<sup>6</sup>]**

Ein anderes Ereignis während des Landgangs wird mit der Bemerkung einer wahrhaft ungewöhnlichen „heilenden Kraft der Natur“ eingeleitet. Es war Oktober 1868, als sich ein 25-jähriger Vollmatrose der Princess Charlotte während seines Landurlaubes nächtens in einer Kneipe hinlegte, worauf ein amerikanischer Seemann sein Messer zückte und ihm seine komplette linke Ohrmuschel abschnitt.

So kurz und bündig wie die anschließend beschriebene Reaktion des Betroffenen ist auch der Bericht im Journal: Patient und Ohr wurden sofort in das Zivilkrankenhaus gebracht, wo der diensthabende Arzt Dr. Cochrane das abgetrennte Ohr wusch und es mit vier Silberfäden an der zugehörigen Stelle annähte. Erst am Folgetag sieht der Schiffsarzt den Matrosen und findet das Ohr mit etwas erhöhter Temperatur, aber gut durchblutet vor, überweist den Patienten dennoch sofort weiter zum Navy Hospital. Das Messer des Amerikaners muss sehr sauber, um nicht zu sagen steril gewesen sein und die Nahttechnik des Dr. Cochrane exzellent, denn nach 10 Tagen kann der Patient völlig dienstfähig aus dem Krankenhaus entlassen werden, mit offensichtlich bestens verheiltem Ohr. Nur eine sehr geringe Narbe behält der Mann von seiner Verletzung zurück

<sup>5</sup> Piercy, Frederick, HM Forts in Canton River, 1.10.1857–16.8.1858, TNA, ADM 101/165, lfd. Fallnr. 27.

<sup>6</sup> Nelson, Robert, HM Frigate Princess Charlotte 1.1.–31.12.1868, TNA, ADM 101/181, lfd. Fallnr. 27

Und Frauen, endlich Frauen. Es muss so emphatisch gesagt werden, denn ein systemischer Aspekt der traditionellen Schifffahrt ist die Differenz Frau/Mann bei völliger Abwesenheit der einen Seite. Oft behandelt sind die Ausnahmen der Kapitänswfrauen, weniger schon die der in engen Grenzen an Bord erlaubten Ehefrauen altgedienter und anerkannter Seeleute und noch weniger die der Prostituierten, die nach Auslaufen des Schiffes unbemerkt an Bord blieben. „Seemanns Braut an Land“ war eine so feste Institution, dass sie einen eigenen Namen erhielt. Unter den englischen Matrosen hieß sie stets ‚Doudou‘, ein kreolisches Wort von den West-Indies, in Liverpool war es noch spezieller ‚Judy‘, gleich wie sie ‚wirklich‘ hieß. Manche dieser „Bräute an Land“ saßen in den Bordellen, und auch für sie gab es einen eigenen Namen: „Chowlah“, vermutlich ein Hindustani-Wort.

Besuch bei Prostituierten hieß mit hoher Wahrscheinlichkeit Infektion mit Gonorrhoe und Syphilis. Alle Vorkehrungen waren nicht ausreichend, Ansteckungen zu vermeiden und das *Lady's Fever* zu bekommen, um sich anschließend der Quecksilberbehandlung zu unterziehen. Alle kannten den Spruch: „Eine Nacht mit Venus und ein Leben lang mit Mercurius.“ („*One night with Venus and a lifetime with Mercury.*“) (Wells, S. 30) Daneben ist durchaus auch die mütterliche Rolle dieser Frauen für die oft sehr jungen Matrosen zu bedenken, andererseits auch die Tatsache, dass das Mindestalter für erlaubten Sexualverkehr in Großbritannien bis 1871 nur zwölf Jahre war. Erst in jenem Jahr wurde es auf dreizehn Jahre und 1885 auf sechzehn Jahre hochgesetzt. Machen wir uns die Größenordnung an einem Beispiel klar: Mitte des 19. Jahrhunderts hielten sich in Liverpool ständig um die 30 000 Seeleute auf. 1836 gab es 300 Bordelle in dieser Hafenstadt, 1846 rund 550.

Mit den Geschlechtskrankheiten ging stets eine emotionale Reaktion einher:

**[7. Fallbeispiel: Case 31 der Pearl (1862) – „Sec.y Syphilis“<sup>7]</sup>**

*In einer Krankengeschichte von Bord der Pearl hören wir von dem Versuch des Betroffenen, seine Syphilisansteckung zu verheimlichen. Der 40-jährige Ship's Corporal gesteht nach langer Behandlung wegen Rheumatismus, dass er sich schon lange Zeit selbst zu behandeln versucht habe. [„... he told me one day that he had a large chancre on his penis & that for a long time he had been trying to cure it himself“]. Bei der nun erfolgenden Untersuchung findet der Arzt ein Ulkus von der Größe eines Sixpence, hochgradig entzündet. Der Offizier wird nun in typischer Weise mit Kaliumjodid behandelt, seine sicherlich neuralgischen Schmerzen kehren aber sofort wieder, sobald die Kaliumjodidverabreichung aufhört. Deshalb verlegt Surgeon Smart den Patienten auf das Hospitalschiff Melville im Hafen Hongkongs.*

**[8. Fallbeispiel: Ein Fall aus dem Statistical Report (1862) – „Syphilitic Cachexia“<sup>8]</sup>**

*Eine ähnliche psychische Reaktion lässt einen Unteroffizier (First Class Petty Officer) zu einem Chinesen gehen, der ihm verspricht, die Syphilis zu heilen. („... and being ashamed to report himself, had gone for assistance to a Chinaman who professed to cure syphilis“) [Dabei ist die Erkrankung mit großen Hautgeschwüren und Zerstörung von Knochengewebe weit fortgeschritten und der Patient total entkräftet. Er wird wegen „syphilitischer Auszehrung“ in das Seaman's Hospital at Singapore verlegt.]*

<sup>7</sup> Ebd., lfd. Fallnr. 31.

<sup>8</sup> House of Commons 1865 (419) Navy (health): Stat. Rep. für 1862, S. 236.



Schließlich einige Anmerkungen zu Aggression und Gewalt: War die Herausforderung „*Do you want a fight?*“ ausgesprochen, versuchte man, den Kampf bis zum nächsten Hafen hinauszuzögern. Dort war man unter sich, nämlich außerhalb der Reichweite der Offiziere. Es gab Hafenplätze, die besondere Reputation genossen, gerade dort gekämpft zu haben, zum Beispiel Helsingör für ganz Skandinavien. Wenn es schon an Bord sein musste, galten etliche ungeschriebene Gesetze, allen voran jenes, dass der Kampf an Deck und nicht im Mannschaftslogis unter Deck zu geschehen hatte. Bekannt ist, dass auf englischen Schiffen ganz überwiegend geboxt wurde. Auf amerikanischen Schiffen konnten die beiden Gegner an ihren Hosenboden auf eine große Kiste genagelt werden, auf der sie nun im Reitersitz saßen, um in dieser Zwangshaltung gegeneinander zu boxen. Unter skandinavischen Seeleuten gab es den ausdrücklichen Einsatz von Kopfstößen. Dieses *Butting* war offenbar eine zeitlang außerhalb ihrer Häfen, zumindest unter Neulingen auf fremden Schiffen, unbekannt. In England galt durch den Einsatz des *Helsingör Butt* oder *Danish Kiss* die Regel der Fairness verletzt. Sie müssen, von den skandinavischen Matrosen unerwartet eingesetzt, verheerende Folgen gehabt haben. Die Finnen schließlich waren für ihre Messerkämpfe berüchtigt.

### 3.e) Grenzübertritte:

Als letzten Punkt will ich von Grenzübertritten zwischen System und Umwelt sprechen, im einen Fall zwischen dem Ich und der sozialen Gruppe, im anderen zwischen dem Schiff und dem Meer. Im ersten Fall meine ich die aus Verborgenheit herausgetretenen und dadurch aus den schiffsärztlichen Tagebüchern rekonstruierbaren Fälle von Depression, Angst- und Zwangserkrankung an Bord. Ein Fallbeispiel handelt von akuter Angstreaktion.

#### **[9. Fallbeispiel: Case 33 der Forts in Canton River (1858) – „Delirium“<sup>9</sup>]**

*Eine Pagode der Stadt Macao (in China) wurde als Hospital für die britischen Besatzungstruppen benutzt. Am 24. Juni 1858 schlug ein Blitz in diese Pagode ein. Viele wurden verletzt, ein Mann kam zu Tode. Ein 23-jähriger Vollmatrose, der wegen Malaria im Hospital lag, erlebte direkt den Tod seines Gefährten. Surgeon Fred Piercy beobachtet im Anschluss ein durch den Schock ausgelöstes „Delirium“, wie er es nennt, mit „Herzrasen, Zittern in sämtlichen Gliedern und einem wilden, rasenden Verhalten“. Er zweifelt nicht am ursächlichen Zusammenhang mit dem Erlebnis. [„He was so shocked at seeing the sudden death of his companion M., that he became delirious.“] Die Verhaltensauffälligkeit und zunehmende Schlaflosigkeit spricht auf Opiumbehandlung nicht an, weshalb der Matrose auf das Hospitalschiff Hercules nach Hongkong verlegt wird.*

Mit dem anderen Aspekt von Grenzübertritten meine ich die Frage, die mir häufig gestellt wird: Gab es Suizide an Bord, und ertranken viele? Beides ist gleichermaßen entschieden zu bejahen, wobei die Suizidfrage bis zum heutigen Tage ein drängendes und unter Verdrängung leidendes Problem geblieben ist. Von einem Suizid haben wir bereits gehört. Das Über-Bord-Springen, das die Engländer Sich-in-die-See-Werfen nennen, war dabei die weitaus häufigste Art.

Die recht häufigen Unfälle durch Ertrinken soll mein letztes Fallbeispiel illustrieren, dessen Lektüre im Lesesaal des Londoner Archives, ich gebe es zu, mich zu Tränen gerührt hat. Es erzählt vom 18-jährigen Leichtmatrosen George P.:

<sup>9</sup>Ebd. Lfd. Fallnr. 33.

**[10. Fallbeispiel: Case 1 der Juno (1876) – „Drowning“<sup>10</sup>]**

*Er wollte in der Nacht zum 1. Oktober 1876 zusammen mit einigen Matrosen vom Landgang in Singapur zurück zu seinem Schiff, der Juno. Wie er in das Boot steigen will, weht ihm der Wind den Hut vom Kopf. Er springt ihm nach in das Wasser, um ihn sich wiederzuholen. Als guter Schwimmer, der er ist, können ihn die anderen zunächst noch beobachten, aber plötzlich entschwindet er den Blicken und wird nicht mehr lebend gesehen. [„It appears that his hat was blown into the water when he was about to enter a boat to return to the ship, he jumped in after it] (...and was seen at first to swim well, but in a short time he suddenly disappeared and was not seen again alive.“)*

Ich fasse zusammen:

Moderne historische Forschung verbindet Themen, Methoden, Orte und Menschen. Überall kannst du schreiben:

**Bilder der Arbeitsplätze.**

Beispielhaft habe ich aus englischen, bislang unbeachteten Quellen die Alltagssituation auf Segelschiffen darzustellen versucht.

**Photographien von Medical Journals und Logbüchern mit Skriptseiten.**

Auf 2 000 von 10 000 untersuchten Manuskriptseiten fanden sich Schilderungen auffälliger psychischer Befindlichkeit, niedergeschrieben von Schiffsfärzten in einer Zeit, in der sich eine akademische Psychologie und Psychiatrie erst herauszubilden begann. Dadurch haben wir eine reine Phänomenologie vor uns, aus der heraus ich eine versunkene, in den Texten jedoch konservierte Wirklichkeit rekonstruieren konnte. Die Zugangsweise systemischer Betrachtung erweist sich dabei als besonders hilfreich.

Der Alltag war von drangvoller Enge und prekärer Hygiene geprägt und stellte insbesondere im tropischen Klima Südostasiens eine große psychophysische Belastung dar. Dieser Alltag war strikt und lückenlos nach englischem Wachsystem geregelt. Die Hierarchie wurde eisern eingehalten, Normverletzungen wurden hart bestraft. Die tägliche Ration, die „*Queen's allowance*“, muss als notwendiger Tranquilizer angesehen werden. Auf Landurlaub brachen sich alle aufgestauten Triebwünsche Bahn. Die *Surgeons* diagnostizierten, was psychiatrische Symptomatik angeht, intuitiv.

Behandelt wurde auf vier Ebenen: Erstens: Durch gegenseitige, omnipräsente soziale Kontrolle, oft flankiert von gewaltsam durchgesetzter Disziplin. Zweitens: Schonend auf der „*Sick list*“ mit Herausnahme aus den Dienstpflichten. Drittens: Im Schiffslazarett mit Arzneibehandlung und durch emotionale Zuwendung. Und viertens: Durch Invalidisierung, die das baldige „*Sent home to England*“ bedeutete.

Wenn auch die Genauigkeit und Ausführlichkeit der Fallbeschreibungen verschieden ausgeprägt sind, lassen sie doch ein durchgehendes Interesse am psychischen Geschehen erkennen und viel Empathie der meist sehr jungen Schiffsfärzte spürbar werden, die den Patienten an Bord zu Gute kam. Bemerkenswert und bedeutsam scheint mir die Abwesenheit jeglicher moralisierender Haltung. Vielmehr drücken die „*Medical Journals*“, vor 130 bis 180 Jahren und 15 000 Kilometer von Europa entfernt entstanden, die Atmosphäre von Sorge und Einfühlung und von hohem Einsatz um jedes einzelne Besatzungsmitglied aus. Jeder an Bord trug Sorge um sich, um die Gruppe und nicht zuletzt um das Schiff, das auf hoher See für diese Menschen „Welt“ ist.

<sup>10</sup>Nelson, Robert, HM Ship Juno 1.10.1876–31.12.1877, TNA, ADM 101/197, lfd. Fallnr. 1.

Am Schluss soll mein Dank stehen an die vielen hilfreichen Geister in Archiven und Bibliotheken, auch an die Kollegen des ISS, die meine phasenweise Zerstreuung ertrugen, – an meine Kinder, denen mein Buch gewidmet ist und die sich ebenso interessiert wie belustigt vier Jahre lang nach den Fortschritten erkundigten und mich von manchem Monolog mit dem Kommentar „Ach Papa, nicht schon wieder die Schiffe...“ abhielten, –zuletzt und zuerst aber an Barbara, meine Frau, indem sie eine sagenhafte Geduld bewies, die durch nichts anderes als durch Liebe zu erklären ist. Und nun danke ich mit ein paar Abschiedsbildern auch Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

**Bilder zum Abschluss und Musik.**