

Georg-Michael Fleischer

chiffschirurgen
von Kolumbus bis Nelson
Vergessene Helden der Seefahrtgeschichte



Dr. Reinhard Kaden Verlag Heidelberg

Autor:
Professor Dr. med. Georg-Michael Fleischer
Altmarkt 4, 08523 Plauen
g.m.fleischer@web.de

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://www.dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-942825-46-7

Lektorat:
Norbert Krämer

Herstellung:
Christian Molter

Druck und Verarbeitung:
druckhaus köthen, 06366 Köthen

Copyright:
© 2017 Dr. Reinhard Kaden Verlag GmbH & Co. KG,
Maafstraße 32/1, 69123 Heidelberg

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Übersetzung,
Entnahme von Abbildungen, Wiedergabe auf photomechanischem oder
ähnlichem Wege, Speicherung in DV-Systemen oder auf elektronischen
Datenträgern sowie die Bereitstellung der Inhalte im Internet oder anderen
Kommunikationssystemen sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des
Verlages auch nur bei auszugsweiser Verwertung strafbar.
Sofern in diesem Buch eingetragene Warenzeichen, Handelsnamen und
Gebrauchsnamen verwendet werden, auch wenn diese nicht als solche
gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden Schutzbestimmungen.

www.kaden-verlag.de

*Meiner Frau Carola und meinen Kindern
Georgia, Ulrike, Felix, Franziska, Julia-Frederike
und den Enkeln Philipp, Emèrance, Mika und Marlène gewidmet.*

»Die Menschen der alten Zeit sind auch die der neuen,
aber die Menschen von gestern sind nicht die von heute«

Marie von Ebner-Eschenbach (1830–1916) „Aphorismen“

Inhalt

Vorwort	XI
Prolog	XV

gab sie schon immer – Heilkundige auf See und auf Seereisen

Schiffsärzte von der Antike bis zum Mittelalter.	3
Schiffschirurgen vor den großen Entdeckungsfahrten.	5
Bader und Wundärzte – Das Rüstzeug der Chirurgen um 1500 ..	7

lockt die Ferne – Europa erobert die Ozeane

Europa an der Schwelle zur Neuzeit	15
Die erste Phase der großen Entdeckungsfahrten	21
Die Medizin auf den frühen portugiesischen Entdeckungs- und Indienfahrten.	23
Die ersten europäischen Schiffschirurgen in Amerika	24
Schiffschirurgen auf der ersten Reise um die Welt.	29
Englands „Sea dogs“ und ihre Schiffschirurgen	30

Die großen Handelsrouten – Schiffschirurgen mit Händlern und Soldaten

Die portugiesische „Carreira da India“	39
Die frühesten Großkonzerne – die nationalen Handelskompanien.	44
East Indiamen – Die Schiffe der Handelskompanien	47
Medizinalwesen der Niederländischen Ostindien-Kompanie ...	48
Ein bunter Haufen – die Schiffschirurgen der Niederländischen Ostindischen Kompanie	55
Brenneisen, Kugelzange und Heilpflaster – Behandlungsmöglichkeiten der Schiffschirurgen.	58

itze, Kälte, Durst und Ungeziefer – die Zustände an Bord

Hängematten – das Geschenk der neuen Welt	70
Die Lebensumstände waren scheußlich – Enge, Schmutz und Gestank	72
„... in den Fässern, da faulte das Wasser ...“ – Trinkwasser an Bord	74
Pökelfleisch, Stockfisch und Schiffszwieback – Verpflegung auf großer Fahrt	78
„Yo ho and a bottle of rum“ – der Teufel segelte mit	80
Von lästig bis tödlich – Ungeziefer an Bord	82

ei Wellengang und Kanonendonner – der Arbeitsplatz der Schiffschirurgen

Das Bordlazarett – tief im Schiffsbauch, eng und niedrig	89
Schwimmende Krankenstationen – die Lazarettschiffe	93
Krank zurück von großer Fahrt – die frühen Marinehospitäler .	101
Quarantäne auf See	107

nd hatten die Pest an Bord ... – Verletzungen, Skorbut und Seuchen zur Zeit der Segelschiffahrt

Opfer für Neptun – Seekrankheit	113
Verletzungen in Krieg und Frieden	116
Mangelkrankheiten – Geißel der Seefahrt	122
Massensterben unter südlicher Sonne – die tropischen Infektionskrankheiten	130
Die Lust reiste mit – Venerische Infektionen	139
Sie nahmen ihre Krankheiten mit auf die Reise	143

Das schwarze Kapitel – Schiffschirurgen auf Sklavenfahrten und Gefangenentransporten

Der atlantische Dreieckshandel	149
An Bord der Sklavenschiffe	151
Schiffschirurgen auf Sklavenfahrt	154
Die Ächtung des Sklavenhandels – das Leiden ging weiter	157
Gefangenen- und Auswanderertransporte	158

Neue Horizonte – Schiffschirurgen auf Forschungsreisen

Schiffschirurgen als Begleiter der großen Entdeckungsreisen	165
Die Große Nordische Expedition des Vitus Bering	168
Die Kartierung des Pazifiks – Forschungsreisen des James Cook	171
George Bass – Erkundungsfahrten in der Südsee	177
Die Baudin-Expedition – Vermessung von Australiens Küsten	178
Die Weltumsegelung des Adam Iwan Krusenstern	179
Die russischen Weltreisen unter Otto von Kotzebue	181
Die Reise der PRINCESS LOUISE um die Welt	183
Verschollen im Eis – Die Franklin-Expedition 1845–1848	185
Die letzte große Segelschiffexpedition – NOVARA 1856	188

Eisenschiffe und Maschinen – das neue maritime Zeitalter

Der Schiffbau revolutioniert die Seefahrt	195
Neue Schiffe – neue Herausforderungen für die Gesundheit an Bord	199
Die Medizinkisten ersetzen den Apotheker an Bord	201
Weltmacht unter Segeln – Schiffschirurgen der Royal Navy	205
Der Kreis schließt sich – aus Barbieren werden Schiffsärzte	208

Biographisches Lexikon der Schiffschirurgen	211
--	-----

Anhang

Schiffsregister.....	277
Personenverzeichnis.....	269
Literatur	263
Quellen	261

Vorwort

Mit der Wiederentdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus am 12. Oktober 1492 begann für die Europäer das Zeitalter der Entdeckungen. Denken wir an die frühen Seereisen der Portugiesen an der afrikanischen Westküste oder einige nur unzureichend bekannt gewordene Reisen in der Antike, dann ist diese Datierung natürlich willkürlich. Sie markiert allerdings den Beginn des systematischen Aufbruchs, mit dem Schiff die bisher unbekannte Welt zu erobern und damit den Auftakt der langen Fernreisen zur See, die in wirklich jeder Hinsicht einen Vorstoß ins Unbekannte bedeuteten. Ob aus schiffstechnischer, nautischer, geographischer, klimatologischer oder ethnologischer Sicht – die Seefahrt wurde zu einem unendlichen Experimentierfeld, auf dem sich Forscherdrang, missionarischer Eifer, Neugierde, Machtstreben und Gier nach Land und Gold in vielfältiger Weise begegneten und nicht selten in bizarren Allianzen verwoben waren.

Für diese Langfahrten gab es keine Vorbilder, oftmals nicht einmal vage Vorstellungen über die Entfernungen, Erschwernisse und Gefahren, die in der unbekanntten Ferne lauerten. Es waren auf einmal nicht mehr Tage oder auch einige Wochen bis zum Ziel der Reise, monatelang und manchmal viele Jahre waren sie auf unendlich erscheinenden Ozeanen unterwegs, keinen Bezug zu dem Ort, an dem sie sich gerade befanden oder ob sie einem vermeintlichen Ziel nahe kamen. Und plötzlich und völlig unvorbereitet traten nie gekannte Beschwerden und Krankheiten auf, die ganze Schiffsbesatzungen dahinrafften, so dass die Segel nicht mehr bedient und von ganzen Flotten nur noch ein Schiff bemannt werden konnte. Nicht einmal umkehren konnten sie, weil die Winde sie ganz woanders hintrieben und der Weg zurück ohnehin aufgrund der riesigen zurückgelegten Entfernung oder mangelndem Proviant oder Wasser in den sicheren Tod führen würde. Was sie erlebten waren Plagen, Not und Pein in einer menschenfeindlichen Umgebung und unter heute unvorstellbaren Verhältnissen auf engstem Raum – von Seefahrerromantik weit entfernt.

Sie waren zwar an Bord, um zu helfen, konnten aber meistens wenig tun – die Schiffschirurgen. Weder das medizinische Wissen ihrer Zeit noch die heilkundliche Ausbildung, die sie genossen hatten, versetzten sie in die Lage, den unbekanntten Mangelkrankheiten und furchtbaren Seuchen, mit denen sie konfrontiert wurden, erfolgreich zu begegnen. In weit überwiegender Zahl

waren sie keine ausgebildeten Ärzte, waren Bader und Barbieri, die eine notdürftige wundärztliche Ausbildung erfahren hatten. Anfangs waren sie von niederem Rang in der Schiffshierarchie, den Seesoldaten gleichgestellt in Ansehen und Sold, nicht selten wurden sie wegen ihrer Hilflosigkeit beschimpft und starben an den gleichen Krankheiten wie diejenigen, die ihnen anvertraut waren. Erst sehr viel später, mit zunehmendem Wissen und besserer ärztlicher Ausbildung, stiegen sie in Achtung und Stellung an Bord, wurden als Schiffsoffiziere eingestuft und waren gesuchte Partner der Expeditionsleiter. Aber ungeachtet ihrer Position haben die meisten der Schiffschirurgen und -ärzte in den Jahrhunderten, in denen mit Segelschiffen die Welt entdeckt und erobert wurde, unbestreitbar zahllosen Seeleuten geholfen und unzählige Leben gerettet. Nur selten sind uns ihre Namen bekannt geworden und wenn, dann meistens in anderem Zusammenhang als mit ihren Heilerfolgen. Nicht selten sind mit dem Namen einiger Schiffschirurgen wichtige naturwissenschaftliche Entdeckungen verbunden, waren sie als Botaniker und Zoologen erfolgreich oder betrieben bis heute gültige ethnologische oder geographische Studien, die nach ihnen benannt wurden. Das meiste aber ist weitgehend unbekannt geblieben und lediglich als spezielles Wissen in wissenschaftlichen Kreisen vorhanden.

Der Zeitraum dieser Darstellung ist zwischen zwei herausragende Persönlichkeiten der Seefahrtsgeschichte, zwischen Kolumbus und Nelson platziert und soll damit signalisieren, dass eine genaue Einfügung zwischen Jahreszahlen nicht beabsichtigt, ist sondern etwa 350 Jahre der Segelschiffszeit umfasst – vom Beginn der großen europäischen Entdeckungsreisen bis zur Eroberung der Meere durch die Dampfschiffe. Die Schifffahrt war in diesem Zeitfenster zunächst das Vehikel für die ersten Entdecker, nachfolgend für Eroberer, Missionare, Siedler, Soldaten. Es folgte die Periode der Ausbeutung der eroberten Länder und danach des Handels, der ersten Globalisierung der führenden seefahrenden Nationen, des Sklavenhandels, der Schmutzgelei und Piraterie. Das alles führte zu den großen Seekriegen der Meeresanrainer mit riesigen Flotten und gewaltigen Seeschlachten.

Und immer waren Schiffschirurgen dabei. Nach Schätzungen namhafter Historiker übersteigen die Zahlen weit das bisher Angenommene – wohl mehrere Hunderttausende –, die auf den Schiffen der Welt in dieser Zeitspanne die Heilkunde praktizierten. Dabei nehmen sie schon zahlenmäßig in der Medizingeschichte einen weit größeren Platz ein, als allgemeine vermutet und den meisten bekannt. In den zahlreichen Werken zur Medizingeschichte

kommen die Schiffschirurgen aber wenig oder meistens gar nicht vor und auch in der maritimen Literatur sind die Mitteilungen selten mehr als Randnotizen. Daher ist es das Anliegen dieser Schrift, ein breiteres Publikum, nicht zuletzt auch die Mediziner, mit einer Berufsgruppe bekannt zu machen, deren Geschichte ebenso spannend wie interessant ist und darüber hinaus ein Licht auf kulturhistorische und entdeckungsgeschichtliche Aspekte wirft und auf viele

„Vergessene Helden der Seefahrtsgeschichte“.

Plauen/Vogtland im Jahr 2016

Georg-Michael Fleischer

Prolog

(16. August 1796)¹ *„Mit Bekümmerung muß ich dem Hohen Kollegium melden, daß meine Mannschaft, die sich bis zum heutigen Tag gesund gefühlt hat, nun anfängt, kränklich zu werden, und ich habe seit meinem letzten Bericht sieben Tote durch Krankheit gehabt. Noch habe ich einige Kranke sowohl an Bord wie auch an Land im Spital, die ich jedoch hoffe, wieder gesund zu bekommen, da sich ihr Gesundheitszustand nicht verschlechtert hat und es sich um keine epidemischen Krankheiten handelt. Bei den Handelsschiffen hier im Hafen haben den ganzen Sommer hindurch tödliche Fieber grassiert, so daß bei einigen fast die ganze Mannschaft ausgestorben ist ... Ich habe daher in den Häfen meine Mannschaft an Bord behalten, wodurch Skorbut aufgetreten ist, den ich jedoch mit grünen Kräutern einigermaßen aufhalten konnte ...“*

(28. September 1796) *„...es war meine Absicht, einige Zeit mit dem Schiff zu kreuzen, als auf einmal auf der Fregatte eine Krankheit ausbrach, die innerhalb von drei Tagen 30 Mann ins Bett brachte. Das bestürzte mich so, daß ich sofort St. Thomas anlief und alle Kranken an Land brachte. Dort war kein Platz mehr im Spital, so daß ich Zelte aufschlagen mußte. Seither sind täglich drei bis vier Mann am Gelben Fieber in geringerem oder größeren Grad erkrankt, von dem ich mir nicht vorstellen kann, wie es auf das Schiff gekommen ist ... So habe ich in diesem letzten unglücklichen Monat mehr Leute verloren als das ganze erste Jahr hier draußen. Aus diesem Grunde habe ich sofort nach der Ankunft hier im Hafen ein Schiff herbeigeschafft, auf das ich die ganze Mannschaft brachte. Ich behielt über Nacht nicht mehr Leute auf der Fregatte, als für deren Bewachung notwendig war. Darauf löschte ich die ganze Last, reinigte und lüftete, und nun sind wir dabei, alles auszukalken, welche Maßnahme mir die Hoffnung gibt, die Krankheit einzudämmen ... Indessen lasse ich das Schiff noch einige Tage leer liegen, um es mit Hilfe von Ausräucherungen ganz auszulüften. Wenn auch das nichts helfen sollte, so muss die Krankheit in der Luft stecken, bei der dann jegliche menschliche Hilfe vergeblich ist.*

¹ Larsen, S. 101

Auf Martinique und den „Lue Eyländer“ grassiert das Gelbe Fieber in hohem Maße, so daß alle Schiffe, die von dorthier kommen, auf das genaueste untersucht werden. Schiffe, die Kranke an Bord haben, werden sofort aus dem Hafen verwiesen. Viele englische Kriegsschiffe sind außer Dienst gestellt, damit man die kreuzenden Fregatten noch bemannen kann.

Hier im Hafen sterben täglich Handelsmatrosen. Meine Absicht ist deshalb, sobald ich kann von hier nach Puerto Rico zu segeln, um in diesem gesunden Land meine Mannschaft mit Obst zu erfrischen ...“

Diese Eintragungen aus dem Kommandoprotokoll der dänischen Fregatte FREYA, die 1795 bis 1797 im damaligen Dänisch-Westindien Dienst tat, kennzeichnet in charakteristischer Weise die schwierige medizinische Situation, wie sie noch Ende des 18. Jahrhundert die Seefahrt beherrschte. Die Sorge um den Gesundheitszustand der Mannschaft seines Schiffes schildert der Kommandant der Fregatte, Kapitän und Generaladjutant Georg Albrecht Koefoed, in einer Mischung aus Hoffnung und Verzweiflung. Die getroffenen Maßnahmen sind sicher in Übereinstimmung mit dem Oberchirurgen des Schiffes, Friedrich Andreas Raupach veranlasst worden.



S gab sie schon immer –
Heilkundige auf See und auf Seereisen



Schiffsärzte von der Antike bis zum Mittelalter

Als sich wagemutige Menschen die ersten Male auf das Meer wagten, die vertraute Küste aus den Augen verloren und sich anschickten, größere Fahrten über das Meer zu unternehmen, werden sie sehr bald bemerkt haben, wie wichtig ein Mitreisender sein kann, der ihnen bei Verletzungen und Krankheiten sachkundig Hilfe leisten kann. Bereits in der Antike finden sich Hinweise auf medizinisches Personal an Bord. So versicherten sich die Argonauten bei ihrer Expedition auf der Suche nach dem Goldenen Vlies der Hilfe durch die seinerzeit höchste medizinische Instanz, denn sie reisten mit Asklepios, dem Gott der Heilkunst – so jedenfalls sagt es die griechische Mythologie. Die heilkundigen Söhne des Asklepios, Podaleirios und Machaon nahmen mit einer Flotte von 30 thessalischen Schiffen am Zug nach Troja teil, einige berühmte Wundheilungen wurden dort auf die Kunst des Machaon zurückgeführt, so die der Pfeilwunde des Menelaos.

Im Corpus Hippocraticum, einer Sammlung medizinischer Texte aus dem 5. bis 2. vorchristlichen Jahrhundert, die nach dem berühmten Arzt Hippokrates von Kos benannt und teilweise auch von ihm selbst geschrieben wurden, findet sich ein Hinweis auf eine chirurgische Behandlung an Bord. So wird im fünften Buch der „Epidemischen Krankheiten“ der Fall einer Infektion nach einer schweren Verletzung beschrieben:

„Dem Kapitän eines großen Lastschiffes wurde durch den Anker des Schiffes der Zeigefinger und Knochen der rechten Hand zerschmettert. Es stellten sich Entzündungen, Gangrän und Fieber ein. Am fünften Tag nahmen Hitze und Schmerzen ab. Ein kleiner Teil des Fingers starb ab. Nach dem siebenten Tag floss erwünschtes Sekret ab. Aber anschließend klagte der Kapitän über Sprachschwierigkeiten. Er konnte nicht richtig artikulieren. Seine Kiefer pressten sich gegeneinander. Dann wurde der Hals befallen. Am dritten Tag kam es zu allgemeinen Krämpfen mit Schweißausbruch. Am sechsten Tag starb er.“

Die Symptome weisen mit großer Sicherheit auf den Verlauf einer Tetanusinfektion¹ hin, was durch Schilderung eines weiteren Falls an anderer Stelle zu erkennen ist: *„Wir hatten aus dem Fall gelernt. Als einem Schiffseigner Ähnliches nach einer Verletzung passierte, schnitten wir ihm die Hand am zweiten Tag ab. Er überlebte ...“*²

Das Imperium Romanum beherrschte nach dem Zweiten Punischen Krieg (218–201 v. Chr.) praktisch das ganze Mittelmeer und erreichte seine größte Ausdehnung unter Kaiser Trajan 117 n. Chr. – es wurde zum mare nostrum der Römer. Nur mit einer starken und gut organisierten Flotte waren die fern gelegenen Provinzen zu beherrschen.

„Sie (die Römer – Anm. d. Verf.) vernachlässigten auch dann die Seerüstung nicht, sondern hielten in der Kaiserzeit mehrere starke Flotten in Dienst, um den umfangreichen und für das Imperium lebenswichtigen Seeverkehr zu sichern.“³

Allein für den Transport des für die damalige Waffenproduktion unerlässlichen Zinns aus den Gruben im südwestlichen Cornwall in der Provinz Britannien war eine lange Seereise erforderlich. Mindestens ebenso wichtig für das Imperium war der Import von Getreide aus Ägypten, um annähernd eine Million Einwohner der Metropole zu ernähren – blieben diese Transporte aus, kam es geradewegs zu Unruhen. Diese Seewege mussten von der römischen Flotte abgesichert werden, die von heilkundigem Personal begleitet wurde. So kündigt eine Grabstele aus der Nähe von Neapel von einem römischen Marinearzt, einem gewissen M. Satrius Longinus, der in der Zeit des Kaisers Hadrian (117–138) Schiffsarzt an Bord der CUPIDO gewesen ist.⁴

Über die Organisation des maritimen Sanitätswesens wissen wir kaum etwas, allerdings ist die Existenz von Sanitätsunteroffizieren durch zehn Grabinschriften überliefert.⁵ Es gab sogar einen speziellen Dienstgrad in der Flotte, den *medicus duplicarius*, wobei es sich wohl um speziell ausgebildete Marineärzte handelte. Sie besaßen allerdings keinen Offiziersdienstgrad, sondern zählten zu den Unteroffizieren, den *principales*. Zu bestimmten Zeiten ist ein *medicus* auf jeder römischen Kriegsgaleere fest im Personalbestand gewesen, der wahrscheinlich sogar noch über medizinisches Hilfspersonal verfügte.⁶ Galen erwähnt ausdrücklich einen Spezialisten, einen gewissen Axius, „chirurgus und medicus ocularius“ in der britannischen Flotte, als Erfinder einer sehr wirksamen Augensalbe.

Das antike Byzanz, dessen Machtausdehnung nicht zuletzt auf seiner eindrucksvollen Flottenstärke und -organisation beruhte, hatte auch schon eine geregelte schiffsärztliche Versorgung aufzuweisen. In der Vorrede zu seinem medizinischen Werk forderte Paulus von Aegina im 7. Jahrhundert n. Chr. bessere Wissensvermittlung in Form von Leitfäden, Auszügen und übersichtlichen Zusammenfassungen für die Ärzte auf dem Meer, so wie etwa Rhetoren und Rechtsbeflissene in Handbüchern sie damals schon zu benutzen pflegten. „Denn jene (die Rhetoren), welche ein solches durch die Sachlage bedingtes Bedürfnis empfinden, leben fast nur in den Städten, wo ein großer Überfluss an Büchern herrscht. Die Ärzte aber, die bei plötzlichen Unglücksfällen und Krankheiten eingreifen müssen und deren Zögern in diesen Fällen den Tod oder wenigsten die äußerste Gefahr bedeuten würde, befinden sich nicht nur in Städten, auf dem Lande, bisweilen selbst in Einöden, sondern sehr häufig auf dem Meere, d. h. auf Schiffen.“

Insgesamt gesehen sind allerdings die Hinweise auf die medizinische Versorgung auf den Schiffen im Altertum recht dürftig.

Biographisches Lexikon
der Schiffschirurgen



Acosta, Christobal (1515–1594), war ein portugiesischer Chirurg und Botaniker, der zunächst 1550 als einfacher Soldat nach Indien gefahren war, um dort Arzneipflanzen zu sammeln. Nach seiner Rückkehr nach Portugal schloss er sich Luiz de Ataide an, der zum Vizekönig von Indien ernannt worden war und kehrte 1586 wieder nach Goa zurück. Ein Jahr später wurde er als Arzt des Krankenhauses in Cochín¹ berufen, das seit der Gründung von Cabral 1502 zu einem der wichtigsten Handelsplätze der Portugiesen in Indien wurde. 1572 kehrte er nach Portugal zurück, diente als Chirurg und Arzt in Burgos und verfasste das „Tractado de las drogas y medicinas da las India orientales“ in lateinischer Sprache, in dem er seine Beobachtungen über orientalische Pflanzen und ihre Verwendung in der Medizin niederlegte. Damit gilt er heute als einer der Pioniere der orientalischen Pflanzenkunde.

Anderson, William (1750–1778) (ausführlich (s. S. 172 ff.), war Schiffschirurg auf der 2. und 3. Reise des James Cook in die Südsee, er verstarb nur 28 Jahre alt an Tuberkulose.

Armstrong, Sir Alexander (1818–1899), irischer Schiffschirurg, Naturforscher und Autor. Er studierte Medizin am Trinity College in Dublin und in Edinburgh und trat 1842 als Assistenzarzt in die britische Marine ein. 1849 wurde er zum Surgeon befördert und 1850 fuhr mit der INVESTIGATOR unter dem Kommando von Kapitän Robert John le Mesurier, genannt McClure, in die westliche Antarktis, um über die Beringstraße nach der seit 1845 vermissten Franklin-Expedition zu suchen. Sie wurden von Eis eingeschlossen und verbrachten drei Jahre im Packeis, wurden gerettet und entdeckten so die Nordwest-Passage. Er diente später in der Mittelmeerflotte, in den Marinekrankenhäusern in Malta,



Abb. 116 HMS INVESTIGATOR im Packeis an der Nordküste der Baringinsel beim Versuch der Durchquerung der Nordwest-Passage 1851. National Archives of Canada.

Haslar und Chatham. Armstrong wurde zum „Director-General of the Medical Department of the Navy“ ernannt, Ritter des Bath-Ordens und Ehrenarzt der Königin und des Prinzen von Wales. Über seine Reisen in die Arktis publizierte er „A personal narrative of the discovery of the North-West passage: with numerous incidents of travel and adventure during nearly five years’ continuous service in the arctic regions while in search of the expedition under Sir John Franklin“ und „Observations on naval hygiene an scurvy: more particularly as the latter appeared during a polar voyage.“ Darin schildert er den Skorbutausbruch an Bord, als nach zwei Jahren der Zitronensaft ausgegangen war.

Atkins, John (1685–1757), englischer Schiffschirurg. Gleich nach seiner Ausbildung zum Chirurgen trat er in die Marine ein und nahm an mehreren Seeschlachten als Chirurg teil. 1721 segelte er mit der SWALLOW und der WEYMOUTH an die westafrikanische Küste nach Guinea, Sierra Leone. Dort starben jeden Tag mehrere Seeleute, so dass Atkins andere Aufgaben an Bord übernehmen musste. Über Brasilien und die West Indies kehrte er 1723 nach England zurück. Er beschrieb 1734 als erster die Schlafkrankheit (Afrikanische Trypanosomiasis) in seinem Werk „The Navy Surgeon“. Sie wird ausgelöst von Trypanosoma brucei, das sind human-