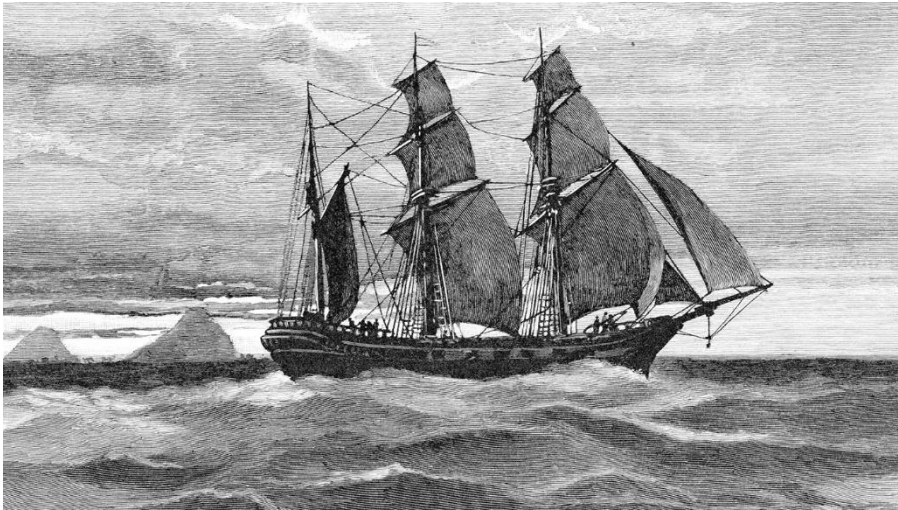


## En dag till sjöss på H M Bark Endeavour



På morgonen

Strax före mellanvaktens åtta glas (omkring kl.4 på morgonen) kallades morgonens vaktavlösning upp på däck. Efter mönstring sändes manskapet ut till sina stationer. Rorgångare och utkik avlöstes och loggen sattes i sjön. Strax efter kl. 4 purrades "the idlers" – "lättingarna" (benämning på de i besättningen som utförde sysslor dagtid som inte direkt hörde ihop med sjöfart t.ex. kock, smed, timmerman m.fl.). Kocken gjorde upp eld i kabyssen, timmermännen och båtsmännen tog itu med sina sysslor.

Vid femtiden rullade matroserna upp byxbenen och började rengöra skeppet. Vatten pumpades upp på däck som man skrubbede med skursten stående på alla fyra. Skurstenarna var stenblock stora som en kudde och med ena sida flat och den andra rundad. På den rundade sidan satt två ringar av järn genom vilket ett rep löpte. Sand stöddes ut på det våta däck och man drog skurstenarna fram och tillbaka i repet. Sanden, vattnet och skurstenen hade ungefär samma skurande effekt som sandpapper. (Skurstenarna var för övrigt tillverkade av sönderslagna gravstenar och kyrkliga monument). Trånga och svåråtkomliga platser (t.ex. under kanonerna) skurades med handstenar (de kallades biblar eller böneböcker med avseende på storleken). Den smutsiga sanden spolades över bord och däck torkades med moppar som kallades (officers-)epåletter. Samtidigt putsades all mässing och rep och tåg snyggades till och gjordes redo för användning.

Kl. 8 sänktes mässborden i position och alla - sånär som rorgångare, utkik och ansvarig officer – blåstes till frukost. Kl. 8.30 gavs order om rengöring av nedre däck. De nedre däck skrubbedes med skurstenar och sand. Vatten användes bara när det var torrt väder och kanonportarna kunde hållas öppna så att plankorna torkade. Man använde ofta vinäger för att desinficera balkarna på nedre däck.

Under dagen

Sedan morgonens sysslor avslutats var sjömännen sysselsatta med de uppgifter som hörde samman med deras befattning. "The idlers" jobbade under däck. Vakten på däck var sysselsatt med underhåll av riggen. Märgastarna övade sig i att hantera seglen. Marinsoldaterna paraderade och övade sig tillsammans med en del av sjömännen i att hantera handeldvapen.

Vid sju glas (kl.11) kom kaptenen ut med svarta listan och alla kommenderades att bevittna bestraffningarna. Därefter började officerarna förbereda mätningen av solhöjden som skedde mitt på dagen (kl.12).

Vid åtta glas (kl.12) blåste båtsmannens assistent besättningen till middagsmål, en av de angenäma stunderna på dagen. Kl. 12.30 blev det ännu muntrare när mässpojkarna hämtade groggarna till sitt bordslag i sina stora "blackjacks" (en stor mugg som användes för att dricka öl eller grogg). Under de närmaste timmarna drack och sjöng sjömännen och köpslog med sina groggransoner.

Vid två glas avlöstes vaktmanskapet och sjömännen fortsatte med sina sysslor. Seglen justerades, riggen målades och man hade vapenövningar. Kl. 14 pumpades färsk vatten upp till tunnorna för dricksvatten.

Eftermiddag och kväll

Vid åtta glas på eftermiddagen (kl.16) avslutades sjömännens egentliga arbetsdag. Det blåstes till kvällsvard och återstoden av spritransonen delades ut. Kort före solnedgången beordrades alla ut till sina stationer. Kanonerna säkrades för natten, rep rullades ihop, däcket sopades och till kaptenen meddelades att skeppet var i god ordning. "Down hammocks" blåstes vanligtvis kl.20 följt av "Ship's company, fire and lights out". När denna order gavs återvände de som inte tillhörde aktuellt vaktmanskap till sina kojor och släckte ljusen för att undvika att brand utbröt. En sjökadett sändes en gång i timmen ner för att kontrollera att inga ljus tänts på nytt. Officerarna tilläts att ha ljus ytterligare två timmar innan ordern "Lights out!" gavs. Efter detta lägrade sig lugnet över skeppet och endast repens knirkande och vaktens rop "Allt väl" hördes.

När det rädde fint väder hade männen bara att då och då justera seglen och i övrigt att försöka hålla sig vakna. Sjömän med nattjänst var enligt krigslagarna skyldiga att hålla sig vakna i annat fall riskerade man dödsstraff. Denna regel efterlevdes inte alltid.

Att ta sig en tupplur under vakten kallades "taking a caulk" (att ta en diktning/tätning). Det berodde på att trätjärn som diktats mellan skeppsplankorna under dagen hetta hade mjukats upp och blivit klibbigt. Den som la sig ner på däck vaknade upp med svarta ränder av becket på sina kläder. Det var därför närmast omöjligt att dölja vad man haft för sig. När det regnade hade nattvakten också till uppgift att samla in regnvatten som skulle användas som tvätt- och dricksvatten.

Söndag

Söndagar var en alldeles speciell veckodag till sjöss. Besättningen deltog i gudstjänst och kaptenen inspekterade skeppet och kompaniet. Dagsrutinen blev därför mycket mer lättsam under söndagen än andra veckodagar. Eftersom däckets rengjorts på lördag eftermiddag nöjde man sig oftast med att endast svabba det på söndagen.

Hängmattorna "blåstes upp" en halvtimme tidigare och stuvades undan extra noggrant.

Efter frukost började "the idlers" att rengöra och städa vid sina arbetsstationer. Kocken putsade sina kopparkärl. Båtsman, timmerman och segelmakare såg till att deras lagerutrymmen var i ordning. Artillerikonstapeln snyggade till i ammunitionsförrådet och såg till att kanonerna var i gott skick.

Under tiden rakade sig männen och bytte kläder samt knöt om sina stångpiskor. Efter det att dagofficerarna och deras assistenter gjort en preliminär inspektion rapporterade en av löjtnanterna till kaptenen att allt var klart för inspektion.

Kl. 10.30 slog trumslagaren på trumman för att kalla på männen. De ställde upp sig i en rad längs gångbanan på båda sidor och tvärs över akterdäck med tåspetsarna vid en bestämd springa mellan skeppsplankorna.

Sedan löjtnanterna gjort ytterligare en inspektion och sänt bort alla som varit felaktigt klädda undersökte skeppsläkaren männen för att se om det fanns spår av skörbjugg eller andra sjukdomar. Kaptenen började inspektera varje utrymme på skeppet och varenda man. Sjökadetterna åtföljde vanligtvis kaptenen och hade till uppgift att åtgärda allt som kaptenen var missnöjd med.

När inspektionen var avklarad fick männen lämna "tålinjen" och order gavs om "rig the church". Det gick till så att man ordnade en talarstol genom att lägga en flagga över en låda eller över nakterhuset. Männen tog upp spannar och tillbehör från massen och satt på dem vända mot talarstolen.

På de flesta skeppen tog kaptenen prästens plats även om han knappast höll en predikan. Oftast läste han upp för manskapet delar av krigsartiklarna (war articles) [en lista på 4000 ord som beskrev vad som skulle hända dem om de ertappades med allt från förräderi till att ha slösat med förrådsvaror].

Eftersom de flesta sjömännen var analfabeter och krigsartiklarna var skrivna på gammalengelska var det troligen svårt för den vanlige sjömannen att fatta något av den "gudomliga" förrättningen. Sjömännen satt ute i det fria utsatta för hetta och köld medan kaptenen vrålade ut predikan för att överrösta oljudet från skeppets knirkningar. Tillställningen blev därför vanligtvis ingen lång affär.

Efteråt blåstes manskapet till middag och sen kunde var och en göra vad de ville fram till kvällsvarden. Efter kvällsmålet hölls den veckovisa mönstringen. Detta var en appell (namnupprop) där varje sjöman fick passera framför en officer och svara när hans namn ropades upp.

## Veckorutin

En typisk vecka ombord på Endeavour såg ut ungefär så här:

- på måndagar övade man med kanoner och handeldvapen
- på tisdagar skurades hängmattorna på morgonen och på eftermiddagen vädrades sjömännens sängkläder
- på onsdagar skurades männens sjömanssäckar och seglen
- på torsdagar lagade och tvättade manskapet sina kläder och bytte skjortor och byxor
- på lördagar skurades skeppet med skurstenar på eftermiddagen för att ge manskapet mer tid att förbereda sig inför söndagens veckoinspektion

## I hamn

När skeppet låg i hamn var rutinerna helt annorlunda. Även om manskapet sällan tilläts gå i land (p.g.a. risken för desertering) var disciplinen avslappnad. Kvinnor tilläts komma ombord och sjömännen hade mer fritid.

Under uppehållet i Rio de Janeiro var besättningen förbjuden att lämna skeppet på order av vicekungen (den portugisiske) som misstänkte att den flatbottnade Endeavour var ett smuggelfartyg.

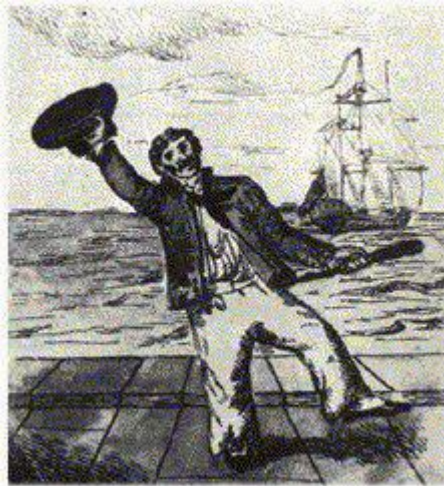


Bild: Sjöman på väg till skepp?

Efter månader till sjöss och i en hamn som var känd för sitt rumlande och sina kvinnor måste besättningen känt sig synnerligen rastlös. Om det fanns andra skepp i hamnen hade sjömännen tillåtelse att besöka dem på söndageftermiddagarna. Vid dessa tillfällen var det besökta skeppet vanligtvis mycket gästfritt vad gällde att dela spritransonen vilket innebar att sjömännen återvände hem till sitt skepp påtagligt berusade.

## Sjömansklädsel

Även om bruket av sjömansuniform inte kom förrän 1857, så hade sjömän även tidigare en klädsel som gjorde det lätt att se vilket yrke de hade. De hade löst sittande byxor med vida byxben. Byxorna hölls på plats med ett bälte där det satt en kniv eller med en silkesnäsduk som knutits runt midjan. Skjortan var enfärgad, randig eller rutig med långa ärmar. Färgen var begränsad till svart, brun, grön eller röd eftersom billiga färger inte uppfanns förrän i slutet av 1800-talet. Jackorna var i regel korta med knäppta

manschetter så att ärmarna kunde rullas upp. Västarna var prickiga eller randiga. När det var kallt bar man långrockar. När man passerade Eldslandet utrustades manskapet med s.k. Magellanjackor, gjorda av ett särskilt kraftigt och tätt tyg.

Sjömännen gillade hattar med små brätten eftersom det var mindre risk att de blåste av eller också hade de en yllehuva som höll öronen varma. De gick oftast barfota även om de ägde ett par skor som de använde när de gick iland.

I hemmahamn dekorerade ofta sjömännen sina jackor med färgade band och broderier. Sjömännens utmärkande klädsel gjorde dem till ett lätt igenkänt byte för s.k. pressargång som "rekryterade" dem för tjänst i flottan.

Sjömän förväntades hålla sig med egna kläder och använde i regel dem som man hade med sig när man mönstrade ombord. Även om de flesta var händiga med nål och tråd och duktiga på att laga sina kläder var det oundvikligt att det mesta blev utslitet under en lång resa. Då kunde man köpa kläder från "klädkistan"(slopchest). Dessa kläder hade alla samma utseende och i slutet av resan hade de flesta en ganska uniform klädsel. Kläderna (slops) hade ett rimligt pris och var av ganska god kvalitet. När en sjöman dog såldes hans kläder på auktion (pengarna tillföll änkan) men det ansågs föra otur med sig att använda en avlidens kläder under den pågående resan.

## Mathållning ombord

När Amiralitetet förberedde sig för att skicka ett fartyg halvvägs runt jorden var en av de viktigaste uppgifterna att se till att man hade tillräckliga förråd av livsmedel för att livnära besättningen under hela resan. Det fanns endast några få vänligt sinnade nationer där man kunde tänkas få fylla på förråden och ingen kunde på förhand säga vad för slags föda som skulle finnas tillgänglig i okända delar av världen. Därför var förråden som man förde med sig hemifrån av livsavgörande betydelse. Livsmedlen måste tillfredsställa sjömännens mycket konservativa smak. De måste dessutom vara billiga och vara hållbara i minst två år. För att en långresa skulle vara framgångsrik måste livsmedlen (på sjöspråk viktualierna) hålla besättningen i så god hälsa att den kunde utföra det hårda arbetet ombord på ett segelfartyg.

H M Bark Endeavour var ursprungligen utrustad för 70 mans besättning för 12 månader. Förråden kompletterades när ytterligare sjömän och övriga personer togs ombord före avresan.

### **När Endeavour lämnade England medförde skeppet följande förråd:**

- Skorpor 21120 pund (9850 kg) i tunnor
- Bröd i säckar och fat
- Mjöl för bakning 8800 pund (5500 liter) i tunnor/fat
- Sprit 1584 gallons (7200 liter) i tunnor
- Salt kött 4000 bitar
- Salt fläsk 6000 bitar
- Talg 800 pund (362 kg)
- Senapsfrön 260 pund (109 kg)
- Russin 2500 pund (1134 kg)

- Ärtor 187 bushels (6433 liter) i tunnor
- Havremjöl 10 bushels (364 liter)
- Vete (120 bushels (3468 liter)
- Matolja 118 gallons (535 liter)
- Socker 1500 pund (680 kg)
- Vinäger 495 gallons (2250 liter)
- Surkål (Sauerkraut) 7700 pund (3495 kg)
- Malt 40 bushels i hogsheads (1456 liter)
- Arrak 99 gallons (449 liter)
- Salt 20 bushels (728 liter)
- Saloop, en dryck av salep och mjölk 40 pund (18 kg)

I slutet av 1700-talet var ett skepps basföda saltat kött och saltat fläsk, (saltat därför att en stark saltlake dödade de flesta bakterierna och därför höll köttet ätbart i åtskilliga år ) torkade ärtor, skorpor, havremjöl, smör, ost och socker. Dessa förråd torde ha tillfredsställt de flesta sjömäns smaklökar och de åt förmodligen bättre ombord än hemma hos sina familjer.

Förråden administrerades av Amiralitetets Viktualiestyrelse. Alla livsmedel inköptes som råvaror (d.v.s. mjöl för bakning osv.). Tillverkningen utfördes på olika sjöfartsinrättningar (Flottan hade egna bagerier, bryggerier, slakterier osv.) eller av privata entreprenörer.

Efter produktionen packades livsmedlen i tunnor (utom brödet som förvarades i säckar) och sändes till Flottans huvudlager i Deptsford. I detta lager kunde man förvara förråd tillräckliga för 25 000 man i 112 dagar. Tyvärr var Flottans regler sådana att äldre mat måste förbrukas först vilket innebar att ett fartyg kunde utrustas med livsmedel som redan lagrats i åtskilliga månader eller t.o.m. hade lämnats tillbaka av andra skepp.

Ombord var pursern förrådsofficer med ansvar för livsnödvändiga förnödenheter inklusive livsmedlen. Eftersom Endeavour hade en liten besättning skötes purserns uppgifter av Cook. Det gjorde det möjligt för honom att genomföra regelbundna inventeringar och hålla ett öga på skeppets förråd. Det förhindrade också att man som vanligt var struntade i sjömännens behov för att spara pengar.

### **Matransoner**

Amiralitetets reglemente föreskrev att varje besättningsmedlem skulle tilldelas ett pund (ca 450 g) skorpor och en gallon (ca 4,55 liter) öl varje dag. Övriga ransoner utdelades i olika mått på särskilda dagar. Varje vecka skulle varje sjöman ha fått:

- Salt kött, 4 pund (1,8 kg varav 2 pund tisdag och lördag)
- Salt fläsk, 2 pund (0,9 kg varav 1 pund torsdag och söndag)
- Ärtor, 2 pints (1,1 liter varav ½ pund måndag, onsdag, torsdag, fredag)
- Havre-/vetemjöl, 3 pints (3,7 liter varav 1 pint måndag onsdag och fredag)
- Smör, 6 ounces (170 g)
- Ost ,12 ounces (340 g)

Drycken ombord

## Vatten

En stor kvantitet färskvatten, kanske 30 ton, placerades på Endeavour innan man lämnade England. Det förvarades i 30 gallons fat (ca 135 liter) och 100 gallons fat (450 liter) på lägsta däck. De större faten tjänade som ballast för skeppet och som reservlager.

Faten rengjordes inte alltid före användningen och en del var gamla oljefat. Efter flera veckors lagring blev vattnet tjockt, slemmigt och fullt av alger. Om det lämnades tillräckligt länge blev vattnet då och då sött innan det helt ruttnade. Vatten i skeppets lastrum förorenades av luktande last som låg intill eller av saltvatten som fylldes på i faten när mer ballast krävdes. För många fat nertill påverkade skeppets uppförande vid storm och måste monteras ner för att förbättra fartyget stabilitet. Vattnet som förvarats i dem dumpades överbord. Fat som inte var helt fyllda hade en tendens att läcka och gav upphov till stinkande slagvatten överallt där de lagrades.

Vatten hämtades överallt där det var möjligt och i hamn var det en enkel sak. I okända områden var vattenanskaffningen en svår uppgift. Först av allt måste man hitta en bra vattenkälla. Det gjorde man vanligen genom att iakttäva lokalbefolkningen drack eller genom att ro upp för en saltvattenström till dess man fann acceptabelt dricksvatten. Därefter måste man ta iland vattentunnorna och frakta dem till den plats man hittat, fylla på vatten och ro tunnorna tillbaka till skeppet där de halades ombord. Hela operationen tog flera dagar och fördröjdes ofta av växlande väderlek. Om inte sjömännen fick bråck av att lyfta de tunga tunnorna (100 gallon är mer än 400 kilo) så fick de i sig en massa insekter som fanns i vattnet och blev sjuka av det. Cook skyllde vattnet i Batavia för att ha orsakat den feber som tog 30 av besättningsmännens liv.

Ett sätt att få färskvatten till sjöss var att samla upp regnvatten. Det gjorde man i segel och vattnet leddes med en tratt ner i tunnor. Tyvärr smakade vattnet som seglet. Ombord på Endeavour hade man en destilleringsapparat för att kunna rena dåligt vatten. Den användes emellertid aldrig eftersom den skulle ha tårt för kraftig på vedförrådet.

En tunna med färskvatten fanns alltid på däck för törstande sjömän. Den kallades scuttlebutt därför att en fyrkantig bit hade sågats ur den och en mugg var fastgjord vid den. Man hade inga fastställda vattenransoner och sjömännen kunde dricka så ofta de ville men bara en mugg i taget. En marinsoldat stod på vakt vid tunnan för att se till att regeln följdes.

Vattentunnan var en allmän mötesplats där det senaste skvallret kunde utbytas. Det var också samlingsplatsen för en oerhörd mängd moskiter, särskilt sedan Endeavour lämnat Batavia. Banks skriver i sin journal: "Dr. Solander som råkade stå invid vattentunnan iakttog ett oändligt antal av dem i vattenstadiet och som så snart solen haft inverkan på vattnet utvecklades" (Banks 1 jan. 1771). Dessa moskiter bidrog till att sprida malaria ombord.

## Öl

Öl höll sig inte särskilt bra så Endeavour utrustades endast med en månads förbrukning. Tillverkningen av öl var på den här tiden ganska hasardartad och ölet skulle troligen bara ha blivit vatten som humle flöt omkring i med en alkoholhalt av ca. 2 - 5 procent. Ett vanligt botemedel för förstört öl var att tillsätta något mjöl, socker och salt samt placera det framför elden i kabyssen. Sjömännen brukade också förstärka skeppets öl med rom eller konjak och på så sätt skapa en kraftfull blandning som kallades "flip". När förrådet tog slut ersattes ölet med vin. Vinet på Endeavour köptes huvudsakligen på Madeira och lastades i 42 tomma standardfat, som medförts enkom från Plymouth. Man drack vinet olagrat och det förstördes snabbt, eftersom man ännu inte hade börjat använda korkar. Även om madeiravinet var tämligen sött föredrog sjömännen öl framför vin.

## Sprit

När öl- och vinförrådet var slut serverades sjömännen rom ("sjömannens räddningsplanka"). Sedan amiral Vernons tid (omkring 1740) blandades rommen med vatten och kallades grogg efter Vernons öknamn "Old Grogham". Materialet som hans mantel var gjord av var grovt klädel, eller grogham. Detta gjorde att man undvek disciplinära problem p.g.a. fylleri. Hur mycket vatten man blandade i avgjordes av kaptenen och berodde bl.a. på klimatet och vattnets kvalitet.

Cook's dagliga ranson var en ¼ liter rom som blandades med vatten till en liter grogg. Det gav ungefär samma styrka som dagens aperitif (ca 18 volymprocent) och serverades två gånger per dag, förmiddag och eftermiddag. När groggransonen väl var serverad kallades den "tot"(styrketår) och fastän det enligt reglementet var förbjudet så användes den ofta som betalningsmedel för att skaffa sig förmåner eller också sparades den så man kunde dricka allt på en gång. I hamn kunde sjömännen dricka hur mycket som helst. Man använde slanguttryck för att ange hur stark groggen var: "rakt norrut" betydde ren sprit, "rakt västerut" bara vatten. Alla kompassriktningar mellan nord och väst angav graden av utspädning. Var groggen för svag gav man order: "mer norrut". Rom gavs ofta som belöning t.ex. när någon siktat land.

## Vinäger

Varje sjöman fick ett halfpint vinäger i veckan. Om någon inte ville dricka sin grogg kunde han köpa upp mässkamraternas vinägerranson och blanda sig en kall drink av vinäger och vatten

## Fripassagerare

Besättningen tvingades dela med sig av sina ransoner till ett stort antal oönskade fripassagerare. Vivlar och skalbaggar hemsökte skorporna som en landsplåga. Banks skakade ut 1000 sådana ur en skorpa och urskilde 5 olika arter vid inspektionen. Han rapporterade att när man åt dessa smakade de bittert som senap.



För att bli av med baggarna gav officerarna ofta order om att skorporna skulle bakas om i skeppets ugn. Detta gjorde att baggarna kröp bort från skorporna. Den lyxen kunde inte den vanliga besättningen unna sig. De fick äta skorporna på natten när det var mörkt så att man inte såg vad man åt. De mer erfarna sjömännen tog det hela ganska lugnt –” det är åtminstone färskt kött”.

Ohyran bosatte sig också i spannmålen. Man brukade därför göra högar eftersom ohyran ofta kröp upp till toppen och då kunde strykas bort. Maskar hemsökte också många av förråden. De sades ”segla” på skorpor och dessa fick därför öknamnet pråmar. Ett sätt att bli av med maskarna var att placera en död fisk uppe på säcken med skorpor. När fisken täcktes med mask kastades den överbord och ersattes med en ny till dess alla maskar lämnat skorporna. I motsats till baggarna smakade inte maskarna bittert.

Livsmedel som låg öppet bara några minuter täcktes ofta helt av kackerlackor. De borrade så fullt med hål i födan att den liknade en vaxkaka. Kackerlackor var särskilt förtjusta i bläck. Böcker klarade sig mot deras angrepp bara om de var hårt ihopbundna.

Råttor var ett ständigt hot mot skeppets matförråd, Råttor åt också segel, kläder och gnagde till och med av det hårda skinnet under sjömännens fötter medan de sov. Även om råttorna vid desperata tillfällen kunde erbjuda färskt kött orsakade de enorm skada över hela skeppet. De tre kattorna ombord på Endeavour höll effektivt råttpopulationen under kontroll och var utan tvekan de mest välfödda medlemmarna av besättningen.

### Hälsa - ett problem för Flottan

I århundraden var slaget mot sjukdomar det största slaget sjömän utkämpade. Under sjuårskriget (1756 - 63) dog 130 000 av flottans män men bara 1500 i strid.

Skörbjuggen drabbade så hårt under långa seglatser, att man ofta måste rekrytera dubbelt så stor besättning för att ha tillräckligt många, som kunde segla fartyget tillbaka. En frisk besättning och ett välskött fartyg var grundförutsättningen för en lyckad expedition. Väl medveten om detta vidtog Cook alla mått och steg för att hålla sin besättning frisk. Han krävde ett rent och väl desinficerat fartyg, att bäddar och besättning skulle vara noggrant rena, att besättningen skulle få behövlig vila när så var möjligt och att födan skulle vara rik på C-vitamin.

Jämfört med andra hade Cook's besättning fördelen att vara ute på en upptäcktsresa. Det gjorde att man hade ett tidsschema, som gjorde det lättare att ta ombord färsk föda. Trots att rapporter visade goda resultat av färsk frukt och färska grönsaker för att undvika skörbjugg var sambandet mellan kost och sjukdom vid den här tiden inte helt utrett.

Endeavour var också bättre försett med matförråd än skepp i allmänhet. Nackdelen med långa upptäcktsfärder var att det var svårt att ersätta sjömän som blivit sjuka eller dött. Sjukdom kunde göra skeppet katastrofalt underbemannat med en enorm påfrestning på den friska delen av besättningen.

## Skörbjugg

Ordet skörbjugg (eng, scurvy) kommer troligen från det anglosaxiska ordet "schorbuck" ,en knipande eller slitande känsla i magen, som är ett av symptomen för skörbjugg. När lagret av C-vitamin i kroppen gått ner till 300 mg (1500 mg är normalt) började sjömännen bli håglösa och irriterade, tappade motivationen och började andas flämtande. Allt eftersom sjukdomen framskred svullnade gommen upp, blev infekterad och började blöda. Tänderna började lossna och föll ibland ut och andedräkten blev illaluktande. De tappade i vikt (gomsvullnaden gjorde det svårt att äta) och benen svälldes upp och värkte. De fick utslag i hårbotten, på magen och resten av kroppen. Ibland övergick dessa utslag i stora blåmärken. Gamla sår och ärr, som läkt för årtals sedan, öppnades på nytt och man fick sår som sjömännen kallade "bullock livers"(tjurlevar). De blev uppsvällda, fick gulgrå hy och stora svarta och blå blemmor över hela kroppen samt blodutgjutningar under huden.

Skörbjugg orsakas av grav brist på vitamin-C. Vitamin-C finns i många frukter och grönsaker, särskilt i citrusfrukter. Den mänskliga kroppen kan lagra vitamin-C i 40 till 90 dagar. Om inte vitaminförrådet fylls på efter den tiden försämras kroppens förmåga att reparera bindvävnad och de första tecknen på skörbjugg visar sig. Brist på C-vitamin påverkas av många faktorer som fysisk utmattning och stress. Skörbjugg betecknades i början (felaktigt) som "latmaskarnas sjukdom". När de första tecknen visade sig sattes den sjuke i ännu hårdare arbete vilket förvärrade tillståndet.

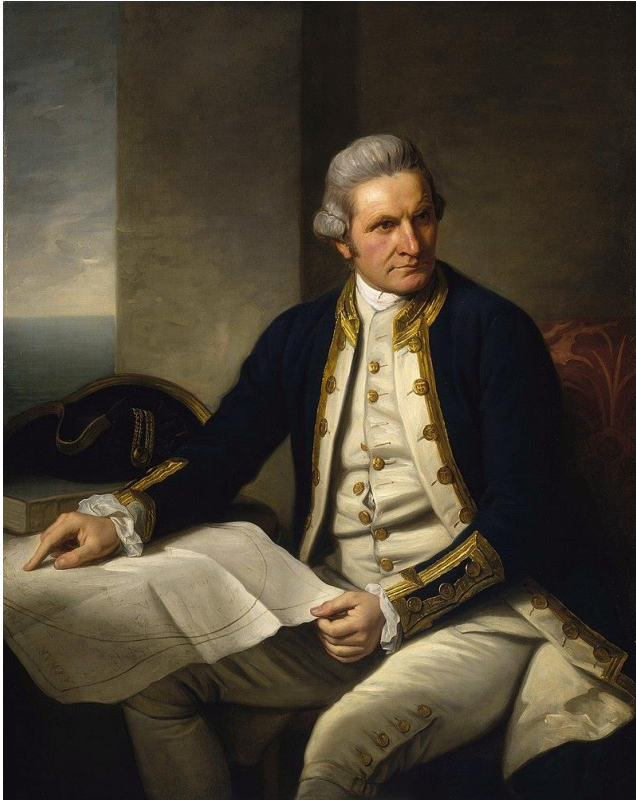
Resorna började ofta på vintern efter en dålig skörd vilket innebar att kropps-förrådet av C-vitamin var litet. Färska grönsaker och frukt var inte bara svåra att lagra ombord utan dessutom ytterst dyra. Detta plus en allmän uppfattning om att citrusfrukter orsakade mag-/ tarminflammationer gjorde att citrusfrukt inte fanns medtaget i de födo-förråd som skeppen utrustades med. Till sjöss gavs det ingen prioritet åt att skaffa färska grönsaker (Cook var ett undantag). Det kan ha berott på att det var farligt att ankra i okända områden eller att sjömän sågs som förbrukningsvara.

## Febrar och influensor

De febersjukdomar som angrep de flesta i Endeavours besättning var huvudsakligen en följd av uppehållet i Batavia. Även om man på den här tiden inte gjorde någon direkt åtskillnad mellan olika "febrar" var det troligtvis malaria, tyfoidfeber och dysenteri.

Malaria överförs från människa till människa av malariamyggan. Träskområdena som omgav Batavia var en utmärkt kläckningplats för dessa myggor. Eftersom männen sov i tält på land eller på öppna däck var de mer exponerade för bett. Vattnet som togs ombord i Batavia kom från kanaler som förde med sig kloakvattnet från staden. Vattnet var därför ytterst förorenat av parasiter, bakterier m.m. och orsakade både dysenteri och tyfoidfeber bland besättningen. Ett rekommenderat botemedel vid den här tiden var åderlåtning och intag av sötsaker. De fick till följd att man bara drack ännu mer av det förorenade vattnet.

## Cooks framgångsrika resa



Resan med Endeavour var den första långväga expedition som inte allvarligt försvårades av sjukdom. Cooks framgång med att hålla besättningen vid god hälsa var anmärkningsvärd för den tiden. Man hade ytterst få dödsfall före uppehållet i Batavia. Under de två första åren av seglatsen dog endast 8 personer, de flesta genom fall över bord eller i samband med fylleri. Tyvärr varade inte detta gynnsamma förhållande hela resan. När Endeavour återkom till England hade ytterligare 33 besättningsmän dött, de flesta p.g.a. de febersjukdomar de ådragit sig i Batavia.

Ombord på Endeavour rapporterades endast 3 fall av konstaterad skörbjugg samt ytterligare 3 fall av misstänkt skörbjugg. Dessa goda förhållanden tillskrevs felaktigt användningen av surkål och malt och gjorde att användningen av citron- och

apelsinjuice, det enda effektiva motmedlet mot skörbjugg kom att skjutas upp ca 40 år framåt i tiden. Cooks noggrannhet med hygien och kost kom emellertid senare att bli standard inom engelska flottan.

Uppgifterna är sammanställda av Ivar Gustafsson (1937–2022), Solanderföreningen Öjebyn och är hämtade ur: Captain Cook' s Journal 1768 - 71 Endeavour, utgiven av National Library of Australia och National Maritime Museum, Darling Harbour.

Redigering utförd 2023 av Margareta Erstam för Solanderföreningen.