

SEEMANNSBEKLEIDUNG AUS SECHS JAHRHUNDERTEN

Eine kommentierte Bildquellen-Auswahl für etwa 1250 bis 1800

VON HEINRICH STETTNER

Bei drohender Strandung im Sturm: »*Ich sah Matrosen, die ihre Hände rangen, aber die meisten legten nur still ihre Jacken und Schuhe ab, um bessere Chancen der Rettung zu haben...*«. (Freie Übersetzung aus Kapitän Frederick Marryat, 1792–1848, »Peter Simple«, I, 15)

Im Jahrbuch (Årbog) 1979 des dänischen Handels- und Seefahrtsmuseums (Handels- og Søfartsmuseet) zu Kronborg/Helsingør hat der damalige dortige Direktor Henning Henningsen S. 7ff. mit »Seemannskleidung« (»Sømandens Tøj«, Summary »Sailor's Dress«) text- und bildlich ein Thema aufgenommen, das in der schiffahrtshistorischen Fachliteratur sonst meist vernachlässigt oder nur randständig behandelt wird, obwohl es für das einstige individuelle Dasein wie das soziale Leben an Bord von Bedeutung war und somit noch von maritim-volkskundlichem Interesse ist. Auf diese qualifizierte, illustrierte Arbeit Henningsens nimmt der vorliegende Beitrag ausdrücklich Bezug, und sie soll hier lediglich ergänzt werden, zumal einiges Bildmaterial nebst Hinweisen des Verfassers 1979 von Henningsen aus Termingründen wenig bzw. nicht mehr berücksichtigt werden konnten¹; inzwischen sind weiteres Material und neue Erkenntnisse hinzugekommen.

Vorauszuschicken ist der Ergänzung indes noch folgendes:

- Die Zusammenstellung nachstehender, ausgewählter Bilder ist nicht stets das Ergebnis einschlägiger systematisch-ikonografischer Forschung, sondern schließt zum Teil unerwartete Funde anderen, etwa archäologischen Genres ein. Bei der nicht einfachen Quellenlage gerade für ältere Wiedergaben von Seemannsbekleidung wurde dergleichen sehr gern in Kauf genommen, und die recht unterschiedliche Art wie Herkunft der Abbildungen sind mit dadurch bedingt. Einen Entwicklungsprozeß für Seemannstrachten aufzuzeigen, der geschichtliche Kontinuität und gar Allgemeingültigkeit ergäbe, hat der Verfasser nie vorgehabt, zumal die Erwartung solcher Ergebnisse historischer Erfahrung widerspräche. Alles, was nachstehend gezeigt und ausgeführt wird, sind punktuell (und nicht einmal immer präzise) belegbare Erkenntnisse dessen, was verschiedene Seeleute verschiedenen Ranges bei verschiedenen Gelegenheiten verschiedenen Orts zu verschiedenen Zeiten trugen: Resultate

wissenschaftlicher »Mosaiksteinsuche« (Spötter sprachen mit Recht von »Stoffhuberei«) – mehr nicht. Ob sich unter anderem daraus später einmal ein geschichtlich eindeutiges Gesamtbild der Entwicklung seemännischer Kleidung schaffen läßt, bleibt äußerst zweifelhaft.

- Die Bildfolge ist in der (ausnahmebestätigten) Regel chronologisch, und zwar begrenzt auf die Zeit von ca. 1250–1800 n.d.Z.
- Als (abermals ausnahmebestätigte) Regel wird »naheliegendes« Bildmaterial aus der nordwesteuropäischen, vorwiegend niederländischen und britischen Schifffahrt geboten. Zeitgenössisch-authentische, reproduktionsfähige Abbildungen spezifisch deutscher alter Seemannstrachten sind sehr rar, und es besteht Grund zu der Annahme, daß bei der internationalen Orientiertheit schon der frühen Seeschifffahrt sowie infolge des dominierenden Einflusses der großen ausländischen Seemächte auch auf maritime Gebräuche anderer Nationen sich deutsche Besonderheiten in der Seemannsbekleidung kaum herausbildeten.
- Uniformen – ohnedies beispielsweise für Offiziere der dänischen Kriegsmarine erst ab 1722, für Offiziere der britischen gar erst ab 1748, für Mannschaftsgrade verschiedenster Kriegsmarinen überhaupt erst seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts belegt² – bleiben schon aus Platzgründen ausgespart. Es geht hier nur um die Seemannstrachten in der älteren Handels- und Passagierschifffahrt sowie um entsprechende Kleidung in Kriegsmarinen vor Einführung offizieller Uniformen, wobei sich Kriegs- und Handelsschifffahrt meist umso weniger eindeutig trennen lassen, je länger beide zurückliegen.

Den einzelnen hier reproduzierten, lediglich mit ungefähren Zeitangaben versehenen Bildern seien zum besseren Verständnis die nachstehenden Kommentare und Hinweise auch auf Details beigegeben:

Nur wenige wissen heute noch etwas von dem (oder auch der) Gugel, jener Kapuze mit daransitzendem, mehr oder minder langem Schulterkragen, die in Mantelform als namengebender *cucullus* unter anderem schon in den römischen Rheinprovinzen durch keltische Schiffer als einigermaßen wetterfeste (Loden?) Bekleidung genutzt³ und in Kurzform zu einer Art Vorläufer des »Südwesters«⁴ wurde. Im Mittelalter und Jahrzehnte danach waren Gugeln nach wie vor oder erneut Bestandteile der Männerkleidung, nun häufig als modische Accessoires, aber auch als Witterungsschutz etwa bei Bauern und Jägern.⁵ Daß Gugeln damals ebenfalls wieder in der Schifffahrt als Schutzbekleidung gegen Regen, Gischt und Wind dienten, belegen neben manchen anderen mittelalterlichen Darstellungen Abb. 1–3. Gugeln sowohl



Abb. 1 Mitte 13. Jahrhundert



Abb. 2 Zweite Hälfte 13. Jahrhundert



Abb. 3 Ende
15. Jahrhundert

des Typs mit geradem als auch des Typs mit abgeknicktem Zipfel⁶ tragen in Abb. 1–2 auf lübschen maritimen Stadtsiegeln von 1256 (zeitlich zweites Siegel) und von 1281 (zeitlich viertes Siegel) jeweils die achtern sitzenden Schiffer, welche anstelle des normalerweise eben steuerbord benutzten Steuerruders backbord einen »Firrer« führen.⁷ Abb. 3 stammt von 1496, ist mithin mehr als 200 Jahre jünger und zeigt noch immer eine gugelähnliche, zipfelige Tracht des Seemannes, der auf der Großrah seines mittelmeerischen, schwer zu identifizierenden, jedenfalls christlichen Schiffes »reitend« Segel anschlägt oder löst (die den Füßen Halt gebenden Taue = »Pferde, Peerden, Paarden« waren noch längst nicht üblich). Eine zwar zipfellose, sonst aber eindeutige seemännische Oelzeug-Gugel gar aus den 40er Jahren unseres Jahrhunderts hat Henningsen in seinem einleitend genannten Aufsatz (S. 53r.) fotografisch dokumentiert.

Anders als im Hoch- und Spätmittelalter bieten im 16. Jahrhundert und danach die nun rasch selten werdenden Gugeln ikonografisch keine Indizien mehr, in ihren Trägern möglicherweise Seeleute zu sehen. Die zahlreicher verfügbaren Bildquellen lassen recht unterschiedliche maritime Habits erkennen, wobei eine dieser Quellen vielleicht besondere Beachtung und kritisches Betrachten verdient: **Abb. 4**. Denn bei der 1568 erschienenen Vorlage dafür handelt es sich um eine der frühesten bekannten, sogar durch Begleittext bestätigten berufsspezifischen Darstellungen eines »Schiffmannes« in offenbar typischer Kleidung. Freilich wird nicht klar, welchem Stand innerhalb welcher Bordhierarchie der Abgebildete zuzurechnen ist. Mit seiner hohen, zotteligen (Pelz?)Mütze und dem verzierten, dolchscheidenähnlichen Behälter an der weiten, rundgenähten Hose wirkt er nicht gerade ärmlich, doch ist der (nur Schiffsdienst symbolisierende?) Riemen in der Rechten sicher kein Zeichen höheren Ranges, wie es etwa ein Navigationsgerät wäre. Zu welchem der im Mittelgrund sichtbaren Schiffe (links eine Art Galeone) der Seemann gehört, ist auch nicht auszumachen. Ob und gegebenenfalls woher Jost Ammann als in Süddeutschland wirkender, also binnländischer Künstler einen »Schiffmann« kannte, als er die Bildvorlage schuf, muß offen bleiben, und es ist nicht auszuschließen, daß er sich auf eine bereits vorliegende Darstellung von anderer Hand verlassen oder gar nur nach dem »Hörensagen« gearbeitet hat.

15 bis 20 Jahre später: »Kleine Leute« sind es nicht, die sich in den **Abb. 5–7** teils neben den buchtitelrahmenden, kaminartigen Renaissance-Podesten mit Loten, teils auf den Podesten mit Globen beschäftigen. Es dürfte sich mit einiger Sicherheit um Lotsen, um (nicht nur im Zeitalter der Entdeckungen gelegentlich zur Schiffs-Stammesbesatzung gehörende) Navigato-

Nauta. Der Schiffmann.

Nauta procelloso tumida maris erroper undas
 Irati spernens vimq; minasq; freti.
 Seu mihi tempestus grauius insidiatur eunti,
 Et rapido nauis futiuat icta noto.



Aquore seu placido, ventisq; ferentibus vtor,
 Sidera mirifici metior orta modis.
 Cum furit Auster atrox, quasi si tene anchora pupae
 Et precor à superis in memor arri opem. (pes,
 Ast ubi subsidunt venti, portumq; tenemus,
 Vela secura mense quietus ago.

M 5

Balnea-

Abb. 4 Zweite Hälfte 16. Jahrhundert

ren, um Steuerleute und um Schiffer (letztere im – zumeist späteren – Sinne von Kapitänen⁸) handeln, keinesfalls aber um Bootsgesellen oder -knechte (wie damals Matrosen⁹ überwiegend noch genannt wurden). Denn primär zur Benutzung durch die vorbezeichnete Gruppe von Schiffsoberen war natürlich das navigatorische Standardwerk vorgesehen, dem die drei wiedergegebenen Titelseiten zur jeweils 1. niederländischsprachigen Ausgabe von 1584/85, zur englischsprachigen Ausgabe von 1588 und zur deutschsprachigen Ausgabe von 1589 entnommen sind: L.I. Waghenalers berühmter »Spiegel der Zeevaert ...«. Dieser früheste gedruckte, nautische Karten und Texte verbindende See-Atlas war ein qualifiziertes, kostenträchtiges Buch, dessen Verkauf mit gefördert werden konnte, wenn man die potentiellen Käufer gleich am Anfang wirklichkeitsnah und eindrucksvoll konterfeite. Allerdings: Innerhalb von nur fünf Jahren erschienen die genannten, freilich örtlich verschiedenen Ausgaben dieses einen Werkes, und doch differieren die Seemannstrachten in den sonst recht einheitlich mit navigatorischen Emblemen überladene Titelkupfern zum Teil beträchtlich. Konservativ-würdig erscheinen die Lotenden in Abb. 5 und 7, wo auch Mäntel und erneut (vgl. Abb. 4) weite lange Hosen getragen werden; fast stutzerhaft wirken die mantellos kniebehosten »Engländer« in Abb. 6. Auch die Kopfbedeckungen weichen weitgehend voneinander ab. Als Fazit



Abb. 5 Zweite
Hälfte 16.
Jahrhundert

bleibt nur wenig Übereinstimmendes, gar spezifisch Maritimes in der vorzugsweise individuell gestalteten Bekleidung jener Herren Nautiker des ausgehenden 16. Jahrhunderts zu registrieren – sozialgeschichtlich im Zeitalter der Renaissance nicht eben überraschend.



Abb. 6 Zweite Hälfte 16. Jahrhundert

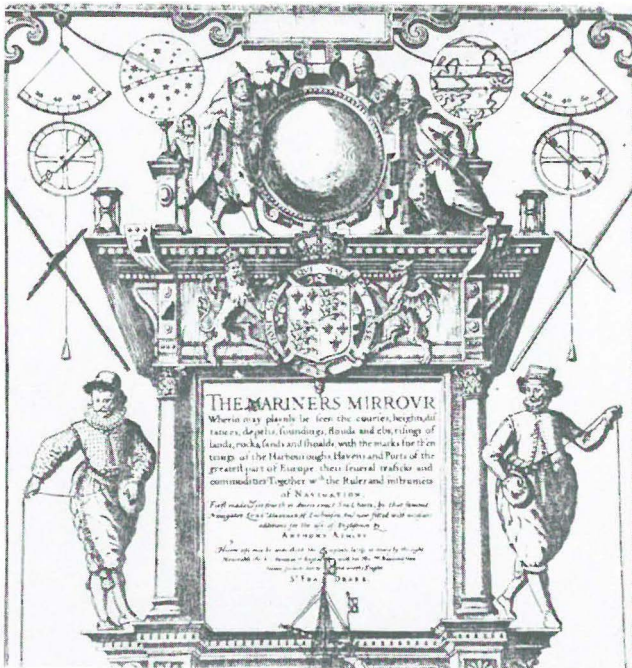


Abb. 7 Zweite Hälfte
16. Jahrhundert

Was beim »Schiffmann« in Abb. 4 deutlich, bei manchen der Nautiker gerade auf den Podesten in den Abb. 5–7 indes nicht präzise genug zu erkennen ist, wird in einigen der noch folgenden Abbildungen wiederkehren: Kappen oder Mützen aus zotteligem Material. Auf solche an Seeleuten im 16. und 17. Jahrhundert häufiger zu bemerkenden, modisch, bisweilen gar typisch gewordenen Kopfbedeckungen, die allerdings – zumal eher wasseraufsaugend als -abstoßend – an Deck, in der Takelage oder im offenen Boot wenig praktisch gewesen sein dürften, sei hier an Hand der Abb. 8–10 etwas näher eingegangen. 1596 versuchte eine niederländische Expedition unter Van Heemskerck, Rijp und Barentsz., den nordöstlichen Seeweg nach China und Indien zu finden; sie blieb erfolglos, wie zwei vorherige, und kam nur bis Nowaja Semlja, wo man höchst strapaziös überwintern mußte und von dort nach Schiffs- und



Abb. 8 Ende 16. Jahr-
hundert



Abb. 9 Ende 16. Jahrhundert



Abb. 10 Anfang 17. Jahrhundert

Menschenverlusten erst im folgenden Herbst heimkehren konnte. Der ersten gedruckten Ausgabe des entsprechenden Berichtes aus der Feder eines der Überlebenden, Gerrit de Veer, wurden bereits 1598 Illustrationen beigelegt, von denen die Abb. 8–9 bestimmte, datierbare Geschehnisse wiedergeben, zwischen denen mehr als ein Jahr liegt. Abb. 8 zeigt im Vordergrund, daß einige Besatzungsmitglieder der weiter hinten liegenden Expeditionsschiffe (wohl frühe Pinassen) in ihren beiden Booten vor der Überwinterung noch die besagten zotteligen Kappen tragen, die vielleicht aus Woll-Filz oder -Flausch oder auch aus Fell angefertigt sind – im rechten Boot ist überdies noch eine Art später Gugel zu sehen. Die niederländischen schiffbrüchigen Seeleute hingegen, die in Abb. 9 rechts auf Einheimische links treffen, haben einheitliche, breite Mützen aus Pelzen von während des arktischen Winters erlegten Füchsen: besondere, atypische Kopfbedeckungen also, die im Berichtstext eigens hervorgehoben sind und nur Ersatz auch für die mehrfach erwähnten, zotteligen Kappen waren.¹⁰ Letztere sind in Abb. 10 wieder dargestellt, diesmal im Titelkupfer eines niederländischen Geschichtswerkes aus dem frühen 17. Jahrhundert, und zwar als Kopfbedeckung von »Bootsgesellen«, die nach ihren Attributen (Papageien, Affe, Kaffee[?]zweig, malaiischer Kris) nun auf Tropenkurs fuhren. Aber auch hier wie bei allen anderen abgebildeten Kappen dieser Art – Henningsen¹¹ hat außer einer nach Vecellio englischen von 1598 noch eine dänische sogar aus der zweiten Hälfte des 19. (!) Jahrhunderts zeichnerisch dokumentiert – läßt sich die Frage nach dem zur Herstellung benutzten Material nicht eindeutig beantworten.¹²

Der textliche Hinweis »AQUIS INTERIORIBUS« in Abb. 11 berechtigt zu der Annahme, daß dort die beiden Männer, welche das den lateinischen Buchtitel tragende Segel mittels zweier Bootshaken spannen, aus der Binnen- und Küsten- (überwiegend Watten-), nicht aus der Großschiffahrt kommen. Jedenfalls handelt es sich beim vom Titelkupfer eingeleiteten Werk um eine Serie entsprechender Stiche von Fahrzeugen der holländischen Kleinschiffahrt aus dem dritten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts. Die Kleidung des Bärtigen links mit zotteliger Mütze und (noch) nicht sehr pluderiger Kniebundhose erscheint für damaliges Bordpersonal

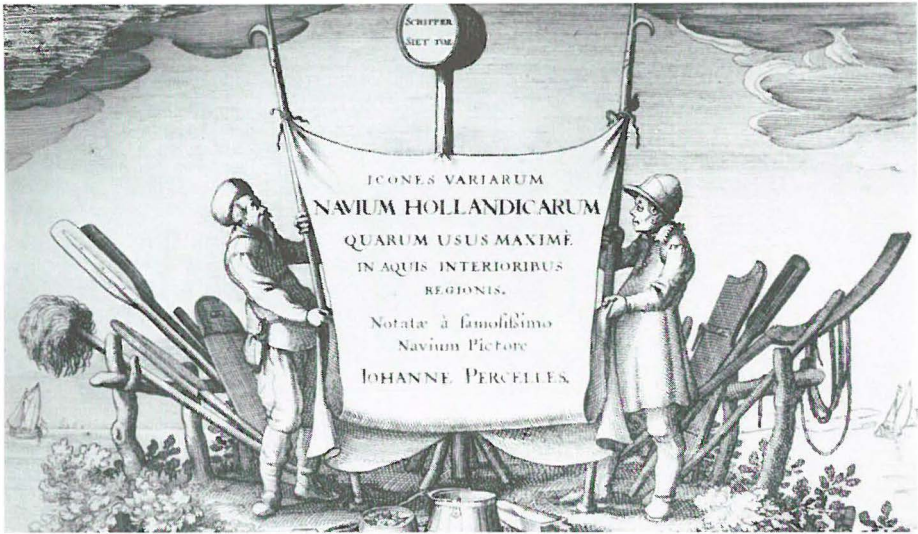


Abb. 11 Erste Hälfte 17. Jahrhundert

»normal«, die Tracht des rechts Stehenden nicht. Hat letzterer einen eigenartigen Vorläufer des »Südwesters« auf? Die Kleinschiffahrt war bisweilen nur ein Nebenerwerb – vielleicht hat die seltsame Tracht mit Spitzenkragen gar keine Verbindung zu ihr, doch was soll dann solche Aufmachung im Titelblatt mitten unter den vielen Schiffsgerätschaften? Ein Befrachter vielleicht, ein Fischhändler? Fragen, die offenbleiben.

Obere aus der maritimen Hierarchie, in den Erläuterungen zu Abb. 5–7 bereits näher bezeichnet, posieren erneut in den Abb. 12–14, wo auch angehende oder sich fortbildende »nautische Offiziere« (modernen Jargons) in einer Art Navigationschule – Abb. 12 unten –

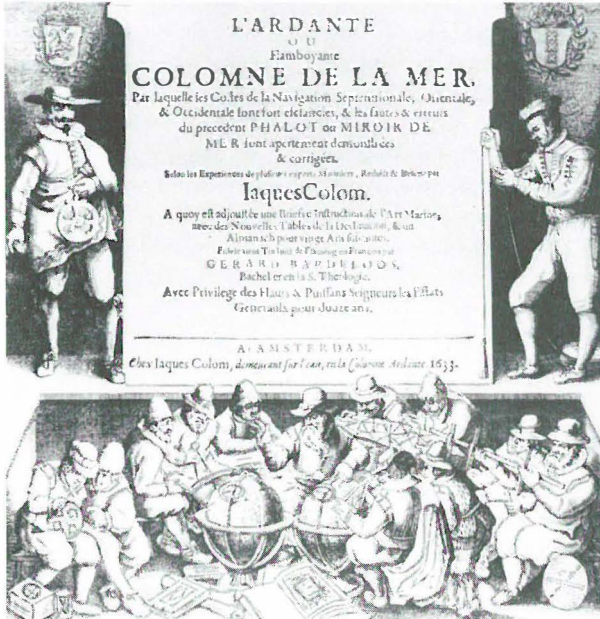


Abb. 12 Erste Hälfte 17. Jahrhundert



Abb. 13 Erste
Hälfte 17.
Jahrhundert



Abb. 14 Mitte
17. Jahrhundert

Wissen gewinnen. Ähnlich wie in diesen Bildbeispielen aus dem vierten bis sechsten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts zieren Konterfeis von Standesgenossen der Genannten viele nicht nur niederländische Titelkupfer von See-Atlanten und manchmal auch Kartuschen von Seekarten des erwähnten wie des folgenden Jahrhunderts, und man mag Details wie Vielfalt der mitunter reichen, dann wahrscheinlich »landfeinen« Bekleidung registrieren, ja bestaunen. Daß Janmaaten in der Regel anders aussahen, klang schon einmal an.

Was Abb. 15–17 in drei verschiedenen Versionen und jeweils auf eine Puppe montiert wiedergeben (wamsartiges Hemd über der Pumphose getragen; Hemd hineingezogen; ebenso, aber von hinten gesehen), sei die Arbeitskluft eines »Matrosen des 17. Jahrhunderts«, wird in populärwissenschaftlicher Fachliteratur etwas leichtfertig behauptet.¹³ Diese Zuordnung kann, muß aber nicht stimmen, und eine Nachfrage im Museum of London¹⁴, wo die Tracht verwahrt wird, ergab, daß man auch dort *not totally convinced about the attribution of the suit*



Abb. 15 Erste Hälfte
17. Jahrhundert



Abb. 16 Erste Hälfte
17. Jahrhundert



Abb. 17 Erste Hälfte
17. Jahrhundert

to a sailor ist und meint, es könne sich ebenso um einen anderweitig genutzten, zeittypischen Arbeitsdress handeln.¹⁵ Wie dem auch sei: Hemd und Hose sind Originale und stammen in einer bedeutenden Hafenstadt aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, als es eben – wie noch lange danach – nur selten spezifische textile Unterscheidungsmerkmale zwischen einfachen Arbeitern an Bord und solchen an Land gab; darum sei auf die Abbildungen hier nicht verzichtet. Der ehemalige Träger der Kluft dürfte nicht nur ein »einfacher«, sondern überdies ein sehr armer Mann gewesen sein. Dafür spricht der Zustand der braunen Hose, die dermaßen mit Flickern versehen ist, daß sich das ursprüngliche Leinen-Baumwoll-Gewebe nur noch mit Mühe herausfinden läßt. Immerhin besser intakt ist das ähnlichfarbige Leinenhemd mit helleren Einsätzen unter den Ärmeln, mit Manschetten und mit Umlegekragen. Wieso haben gerade diese zwei nun wahrlich nicht üppigen Kleidungsstücke die Jahrhunderte überdauert?

Als im August 1628 des Schwedenkönigs Gustav II. Adolf neuestes und größtes maritimes Machtinstrument, das 64-Kanonen-Prachtschiff WASA, nach Verlassen des Ausrüstungskais noch im Stockholmer Hafenbereich sank, waren außer Besatzungsmitgliedern nebst einigen weiblichen und kindlichen Angehörigen wahrscheinlich auch Werftmitarbeiter an Bord; von etwa 18 Menschen fand man 1959–61 bei der Bergung aus ca. 32 Metern Tiefe Skelette und Skelettreste. Es ist also nicht sicher, daß die Bestandteile des aus Abb. 18 ersichtlichen, wieder auf eine Puppe montierten Habits im Stockholmer Vasa-Museet nur aus seemännischem Besitz kommen, zumal diese Sachen von verschiedenen Stellen des WASA-Wracks zusammengetragen wurden, die Gewandung mithin eine in unserer Zeit nachempfundene Kombination ist. Schuhe und Handschuhe beispielsweise lagen zusammen in einer gut erhaltenen (See?) Kiste, die wollenen Stoffstrümpfe in einem Kästchen mit kunstvollem Schloß; die lediglich als Teile bewahrt gebliebenen Beinlinge gehören zwei ähnlichen Hosen an, während das mit kurzem Schoß ausgestattete Knopf-Wams nur wenig restauriert werden mußte.¹⁶ Der wohl her-



Abb. 18 *Erste Hälfte 17. Jahrhundert*



Abb. 19 *Erste Hälfte 17. Jahrhundert*

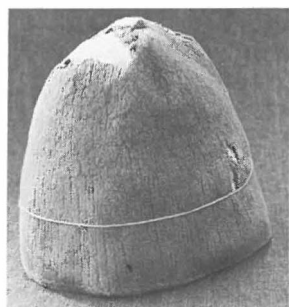


Abb. 20 *Zweite Hälfte 17. Jahrhundert und später*

unterzuklappende Rand der Kappe mag zum Schutz der Ohren, auch allgemein à la »Süd-wester« als Schutz gegen Regen, Gischt und Wind bestimmt gewesen sein. Genaueres über die dunkle Farbgebung aussagen zu wollen, dürfte die lange Lagerung im allerdings nicht sehr salzkonzentrierten Ostseewasser verbieten. Relikte eines maritimen Dramas vor mehr als 360 Jahren ...

Wenige, nur als Beispiel gewählte textile und lederne Bodenfunde aus einer im übrigen großen Zahl zeigen **Abb. 19–21**: körperbedeckende Utensilien beziehungsweise deren Reste, die vor ca. 370–200 Jahren durch Besatzungsmitglieder von Walfangschiffen getragen worden sind. Geborgen wurden diese Objekte auf Spitzbergen – norwegisch: Svalbard – bei archäologischen Ausgrabungen, welche die damals noch interfakultäre Arbeitsgruppe »Arctisch Centrum« der Rijksuniversiteit Groningen unter Beteiligung anderer Institutionen 1979–81 unternahm. Ziel war primär die Erforschung¹⁷ der etwa von 1615–60 auf Amsterdamöya (NW Spitzbergen) betriebenen, »Smeerenburg« genannten (und sinngemäß mit »Transtadt« zu übersetzenden) niederländischen Walfängerstation und Trankocherei, doch galten Untersuchungen auch der weiter nordöstlich gelegenen, späteren Station und Kocherei »Zeeusche Uijtkijck« (»Zeeländischer Ausguck«) auf Ytre Norsköya, wo sich außer Einzelgräbern ein ganzes Gräberfeld mit 185 Bestattungen durchaus nicht nur niederländischer Provenienz aus der zweiten Hälfte des 17. wie aus dem folgenden Jahrhundert fand. Von Amsterdamöya kommen und damit vorzugsweise der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zuzurechnen sind der mit Kordel umlegte, breitrandige Filzhut in **Abb. 19** sowie der mehrfach geflickte Fausthandschuh, das Gewebestück mit Lilienmuster und die – zum Teil geschlitzten – Lederschuhe in **Abb. 21** rechts. Die nun (anders als noch in **Abb. 18**) gestrickten, an Sohlen und Fersen unterlegten Binde-Strümpfe in letzterer **Abb.** links stammen aus den im Mittel nur 40 cm tiefen Grablagen des kalten Bodens von Ytre Norsköya und sind somit auf später zu datieren; dies gilt ebenso für die gewirkte, abgetragen-verfilzte, aber kaum je zottelig gewesene Mütze in **Abb. 20**.¹⁸ Abgesehen von gewissen anthropologisch-medizinischen Gegebenheiten ist eine

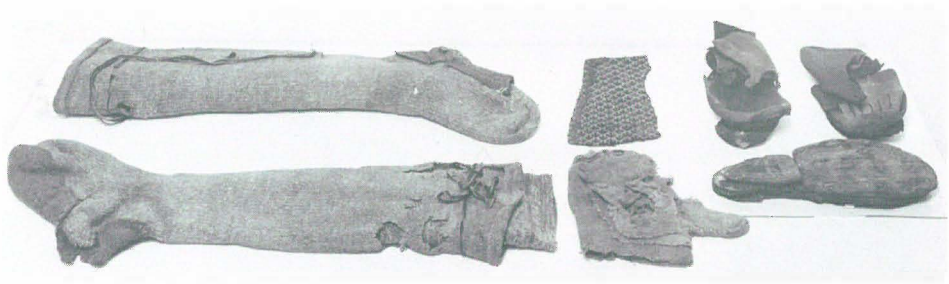


Abb. 21 *Erste Hälfte 17. Jahrhundert und später*

genauere Bestimmung einstiger, inzwischen skeletierter Träger von Fundobjekten nicht möglich, zumal beschriftete Holzkreuze von Gräbern bis auf Reste vergangen waren, auch wohl von Andenkenjägern mitgenommen worden sind.

Wie der WASA-Wrackfund aus dem Wasser der Ostsee, der in Abb. 18 zu sehen ist, sind auch die Schuh-Fragmente in **Abb. 22–23** Wrackfunde, doch wurden sie nicht mehr aus dem Wasser geholt: Die künstliche Trockenlegung weiter Teile der niederländischen Zuiderzee – deren Rest heute IJsselmeer heißt – machte es möglich. Seit Beginn der dortigen Einpolderungen 1930 wurden mehr als 350 vergangene Schiffe aufgespürt und ab 1954 durch eine eigene staatliche archäologische Fachinstitution¹⁹ erfaßt, bisweilen geborgen oder (neuerdings) wenigstens unter dem Grundwasserspiegel konserviert. Wracks im Noordoostpolder (dem zweitältesten, trockengefallen 1942) gaben die ledernen Reste frei, die hier wiederum nur als wenige Beispiele für viele Zuiderzee-Bekleidungsfunde und überdies abgebildet sind, weil das originale Schuhwerk in Abb. 18 und 21 schlechter zu erkennen ist. Die Datierung ist diesmal schwieriger. Das Schuhfragment in Abb. 22 könnte gar noch dem späten Mittelalter zuzurechnen sein; das geschlitzte in Abb. 23 (vergleiche hierzu Abb. 21 rechts oben) paßt wohl ins 17. Jahrhundert.²⁰ Anhaltspunkte für die Zeitbestimmungen bieten unter anderem weitere Bordgegenstände, wobei Münzen besondere Bedeutung zukommt.

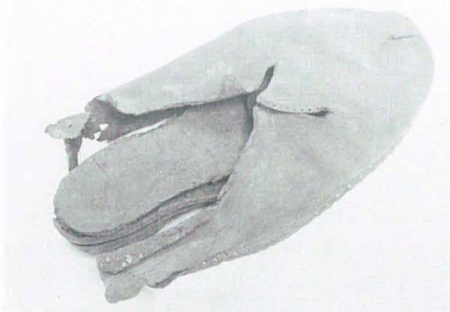


Abb. 22 *15. Jahrhundert (?)*

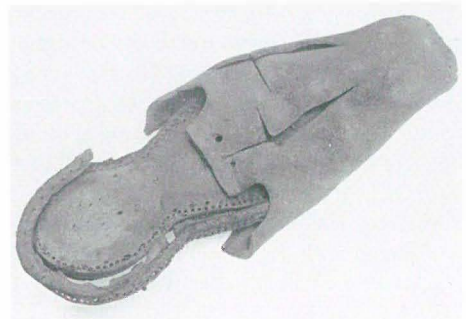


Abb. 23 *17. Jahrhundert*

Da sind sie wieder, jene im 17. und frühen 18. Jahrhundert verbreiteten Männer-»Anzüge« mit Pluder-Kniehosen und Wämsern, die in verschiedenartigen Ausführungen auf vielen zeitgenössischen Bildern nicht nur niederländischen Genres²¹ vorkommen und gemäß **Abb. 24** eben auch ins Seemanns-Milieu passen, wie die trichterergänzenden, zotteligen Kappen, die ganze Kai-Szene und der lateinische Text erweisen. Hut und Mantel des »besseren Herrn« im Vordergrund gehören offenbar auch dazu, nun aber als Attribute eines Reeders, Befrachters (man beachte die Kaufmannsmarken nebst Numerierung auf den Frachtkisten), vielleicht



Abb. 24 *Mitte*
17. Jahrhundert

auch Schiffers oder nur Steuermanns. Wenzel Hollar, gebürtiger Böhme, schuf diese eindrucksvoll komponierte Radierung als Titelblatt einer erstmals 1647 erschienenen Serie maritimer Motive, wobei er weder eine Fleute (links) noch den Pinassen verwandte Schiffstypen mit flachem Spiegel und Stückforten vergaß.

Nach dem bisher insbesondere zu Abb. 15–17 und 24 Ausgeführten kann die in der Fachliteratur mehrfach wiederholte Behauptung²², es handle sich bei dem in Abb. 25 angelehnt Stehenden um einen Seemann, wohl als nicht mehr so sicher gelten. Im 17. Jahrhundert, aus



Abb. 25 *Mitte bis zweite*
 Hälfte 17. Jahrhundert

dem die im Nationaal Scheepvaart Museum zu Antwerpen verwahrte, anonyme Handzeichnung stammt, hatten eben keineswegs nur Janmaaten dergleichen Kleidung, wobei auch der schmalrandige Hut kaum als maritimes Indiz zu betrachten ist. Was der Mann am Leibe trägt, dürfte verschiedenen ikonografischen Vergleichen gemäß eine ziemlich allgemein verbreitete (Arbeits)Kluft ähnlich jener in Abb. 15–17 gewesen sein, wie sie in beiden Fällen halt ebenfalls an Bord häufig war.

Von ikonografischen Vergleichen war im Vorabsatz die Rede. Aus der relativ großen Zahl der für solche Vergleiche wichtigen Marinemaler und -zeichner des 17./18. Jahrhunderts, auf deren Bildern mehr oder minder realistisch immer wieder einmal Seeleute in unterschiedlichen Situationen dargestellt sind, ragen die beiden (Vater und Sohn) Willems van de Velde nicht nur in künstlerischer Hinsicht heraus. Sie tun es auch in allgemein- wie kunsthistorischer Beziehung, weil beide im Winter 1672–73 (der Vater mit ca. 60, der Sohn mit ca. 40 Jahren) aus den Niederlanden nach England übersiedelten und so Eindrücke von zwei der damals bedeutendsten maritimen Kulturen Europas hinterlassen konnten. Der Ältere wurde besonders durch seine Grisailen (Federzeichnungen eigener Art) berühmt, der Jüngere für seine Ölgemälde, doch schufen sie weiteres Maritimes von Rang, so daß eine europäisch orientierte schiffahrtshistorische Forschung auf beider Werk nicht verzichten kann. Diesem »Weiteren« entstammen **Abb. 26 und 27**. Es sind Wiedergaben vorstudienhafter Federskizzen des älteren Van de Velde vielleicht von 1655, also noch aus den Niederlanden, und zum Beweis des maritimen Genres braucht man kaum auf die vereinzelt zotteligen Mützen wie darauf hinzuweisen, daß der Genannte eben Marinemaler und -zeichner *par excellence* war. Die Menschen dieser vermutlichen Ufer- oder Hafenszenen strahlen Ruhe aus, man plauscht, beobachtet; Frauen sind dabei. In Abb. 27 werden Pfeifen geraucht wie auf so manchen Seemannsbildern (Beispiel: Abb. 24 vorn links, 28, 36 vorn links, 37)²³ – eine um die Mitte des 17. Jahrhunderts noch einigermaßen junge, aus Amerika herübergekommene Sitte. Bei den Trachten ist wenig Neues zu erkennen. Soweit sie Hüte bevorzugen, schienen die hier skizzierten »einfachen Leute« jener Zeit nun ebenfalls breitere Krepfen zu schätzen, wie vorher schon lange die besser »Betuchten«.



Abb. 26 *Mitte bis zweite Hälfte
17. Jahrhundert*



Abb. 27
Mitte bis
zweite Hälfte
17. Jahr-
hundert

Obwohl das etwa 300 Jahre alte niederländische Buch, dem Abb. 28 entnommen wurde, nach Maßgabe seines Titels über bäuerliche Bekleidung unterrichten will, ist es gerade keine solche, die der Abgebildete anhat. Denn letzterer ist durch Bildunterschrift extra als »Oost

*« Heb voglen toe goed anpen & Bruuden by nu te deppen
Sur oiseaux comme aux Bruchons comme il faut*



Te Amsterdam by de Alard in de beursstraat in P.

Oost Indise Bootsgezel *MATELOT* réside des Indes. , Abb. 28 Ende 17. Jahrhundert / um 1700

Indise Bootsgezel« ausgewiesen, mithin als Seemann höchstwahrscheinlich im Dienst der einst das entsprechende Fahrt- und Handelsmonopol ausübenden niederländischen Ostindischen Compagnie (was seine bäuerliche Herkunft nicht ausschließt). Mit geschmücktem Hut, Überjacke, Leibbinde, Knopfweste, gefältem Hemd inclusive Kragenknöpfen und mit wohlgefüllter Seekiste sieht er geradezu wohlhabend aus; vermutlich hat er als »Heer van zes weken« seine (manchmal jahrelang aufgelaufene) Heuer kassiert und teilweise in der für »Jan Compagnie« ansonsten zu üppigen Aufmachung festgelegt.²⁴ Daß er außer seinen von der Reise mitgebrachten exotischen Tieren immer noch Geld übrig hat, lassen die erotisch-begehrlichen Zeilen oben im Bild annehmen: Er brennt darauf, mit der potentiellen Adressatin dieser Verse zu schlafen.

Nicht ohne erotische Aspekte ist ebenfalls die (übrigens dort genau lokalisierbare Alt-) Amsterdamer Hafenszene in **Abb. 29**. Allerdings soll es auch schon anderswo vorgekommen sein, daß ein von der Fahrt zurückgekehrter Seemann, wie der mit breiter zotteliger Kappe im Vordergrund links, gleich von zwei Frauen jeweils mit Kleinkind auf den Armen empfangen

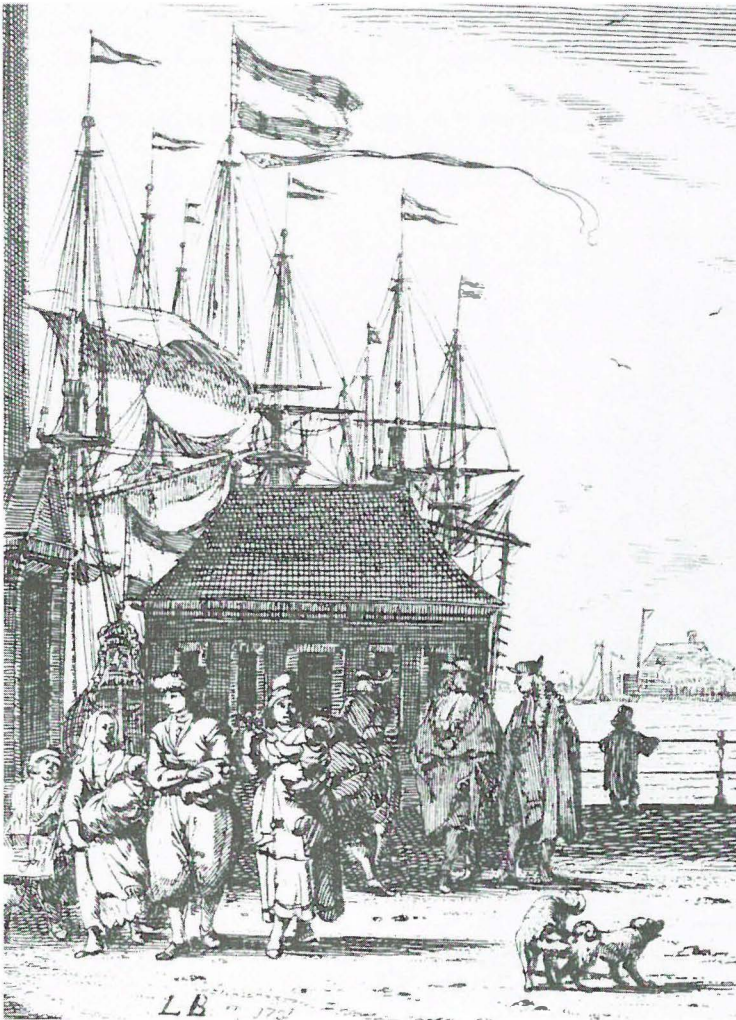


Abb. 29 Ende
17. Jahrhundert/
um 1700

und somit an seine Amouren vor der Ausreise erinnert wurde. Die Hunde rechts davor dürften vom Künstler mit einigen Hintergedanken so in der Nähe plaziert worden sein. Der soziale Unterschied zwischen dem Janmaaten und den sich im Mittelgrund unterhaltenden »besseren Herren« wird außer durch die Textilien noch durch die Allongeperücken bei zwei der letzteren betont. Ludolf Bakhuizen (auch Backhuysen), aus Emden stammender, seinerzeit sehr geschätzter, berühmter niederländischer Marinemaler und -zeichner, schuf im Alter von ca. 70 Jahren diese Milieu-Radierung für eine erstmals 1701 erschienene maritime Serie.

Die holzgeschnitzte Figur in **Abb. 30** stelle einen Admiral dar, wird angenommen. Sie schmückte wahrscheinlich, in der Rechten ein verloren gegangenes Teleskop haltend, mit anderem Zierat das Heck eines hamburgischen Konvoischiffes, vielleicht das der 1691 in Dienst gestellten ADMIRALITÄT VON HAMBURG.²⁵ Mit der Wiedergabe dieser von unbekannter Künstlerhand²⁶ gefertigten Statue, welche sich heute im Museum für Hamburgische Geschichte befindet, ist vorliegende Bildquellen-Auswahl bis in die obersten Ränge maritimer Hierarchie gelangt, doch muß Einschränkendes dazu bemerkt werden. Denn die insbesondere an Galions wie Heckaufbauten von Schiffen jener Zeit angebrachten, barocken Schnitzgestalten und -köpfe sind nicht selten Fantasiegebilde; man denke an die oft verwendeten mythologischen oder allegorischen Motive. Auch die hier abgebildete Admiralsfigur dürfte eher allegorisch zu verstehen sein, und ihre Gewandung wirkt selbst für einen Hochgestellten des 17. Jahrhunderts Bühnenmäßig überzogen. Immerhin: Admirale gab es damals außer bei den Kriegsmarinen gelegentlich und auf Zeit sogar in der Handelsschiffahrt, wenn etwa Einheiten der letzteren im Verband fuhren. Eine hamburgische (zunächst als Seekriegsgericht fun-



Abb. 30
Ende 17. Jahrhundert

gierende, dann neben anderem mit Konvoiwesen befaßte) Admiralität bestand seit 1623 – ein Hamburger Ad hoc-Admiral indes, soweit man überhaupt von einem solchen als Person sprechen konnte, war doch wohl weniger aufwendig gekleidet als sein hölzerner Kollege in Abb. 30.

Mit Abb. 31, die von dem Niederländer Caspar Luyken und aus einem 1698 erschienenen, moralisierenden Werk über Berufsstände stammt, bleiben wir noch in der obersten maritimen Hierarchie. Aber das barocke Habit des Admirals in Gefechtspose – angehender Dreispitz, Justaucorps mit Litzen, großen aufgesetzten Taschen und weiten Ärmelaufschlägen, Schärpe(n), Spitzenjabot, Culottes – erscheint wirklichkeitsnäher als das in Abb. 30. Führte der Admiral nicht anstelle des an Land üblichen langen, schmalen Degens einen kurzen, breiten (Enter-)Säbel, und tobte nicht hinter ihm eine Seeschlacht, wäre er kaum von einem General oder gut gestellten Feldobristen jener Zeit zu unterscheiden, wie ikonografische Vergleiche bestätigen.



Abb. 31 Ende 17. Jahrhundert

Das für Abb. 31 genannte Quellenwerk ist auch dasjenige von Abb. 32 und 33, wobei Abb. 33 mit einiger Sicherheit, Abb. 32 wahrscheinlich wieder durch Caspar Luyken gefertigt wurden, welcher in letzterem Fall auf eine frühere Gemeinschaftsarbeit mit seinem Vater Jan zurückgegriffen hat. Gravierende inhaltliche Gegensätze nicht allein in puncto Seemannskleidung werden zwischen beiden Radierungen deutlich. Der wohl schon ältere Schiffer (im Sinne von Kapitän) mit ruhig-bestimmt hinweisender Geste im Vordergrund von Abb. 32 erscheint einfach, puritanisch-konservativ angezogen, und der darüber stehende fromme Text korrespondiert damit. Der vermutlich jüngere Bootsknecht (im Sinne von Matrose) vorn in Abb. 33 dokumentiert angetrunken, ebenso modisch wie schlampig, dazu mit Messer bewaffnet, das



Abb. 32 Ende 17. Jahrhundert



Abb. 33 Ende 17. Jahrhundert

Gegenteil, ist typologisch etwa dem bei Abb. 28 beschriebenen Menschenschlag zuzurechnen, und auch die moralisierend-warnende Überschrift entspricht dem wieder.

Was bei der rückwärtigen Seitenansicht des Schiffers in Abb. 32 als höchstwahrscheinlich angenommen werden konnte, ist beim Steuermann im Vordergrund von Abb. 34 sicher auszumachen: die Einfachheit, Schmucklosigkeit, geradezu Bescheidenheit der Tracht. Die zotelige Mütze ist diesmal durch einen schmalrandigen Hut ersetzt, hinzu kommen wieder Wams mit Schößen (Jacke), an den Knien gebundene Pumphose, Strümpfe²⁷ und Schuhe; außerdem ist ein Hemd mit Bindekragen zu erkennen. Ohne die Navigationsgeräte – Jakobsstab, Kompaß, Seekartenrolle – wäre der Steuermann leicht mit einem simplen Janmaaten der biedereren Sorte zu verwechseln. Die Radierung vermutlich aus dem frühen 18. Jahrhundert könnte eine Arbeit wieder von oder eher nach Caspar Luyken sein (wie etwa ein Vergleich der beiden Bootsszenarien jeweils im Mittelgrund rechts von Abb. 34 und 32 nahelegt).

OP EEN STUURMAN.

*'t Schip draaid zoo 't wil,
't Compas staat stil.*



Abb. 34 Erste Hälfte
18. Jahrhundert

Vornehmlich die Gestaltung des Schiffshecks mit seinem niedrig-breiten oberen Spiegel links in Abb. 35 (man vergleiche damit vorher wiedergegebene Heckpartien in Abb. 5, 14, 24, 29 und 34) erlaubt es, den auslaufenden, bestückten Dreimaster und damit auch die Beinahe-Schattenrisse der im Vordergrund rechts zum Schiff blickenden Seeleute in die Mitte bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts zu datieren. Die Lebensdaten des Künstlers Cornelis van Noorde, der offenbar ein damals einigermaßen modernes Schiff radieren wollte oder sollte, bekräftigen das. Aus dieser zeitlichen Zuordnung folgt, daß sich die Seemannsbekleidung (wie die der handarbeitenden Bevölkerung generell) in vielen Jahrzehnten, wohl gar in knapp zwei Jahrhunderten, nur wenig verändert haben dürfte.

Op 't Zien van een Schip.

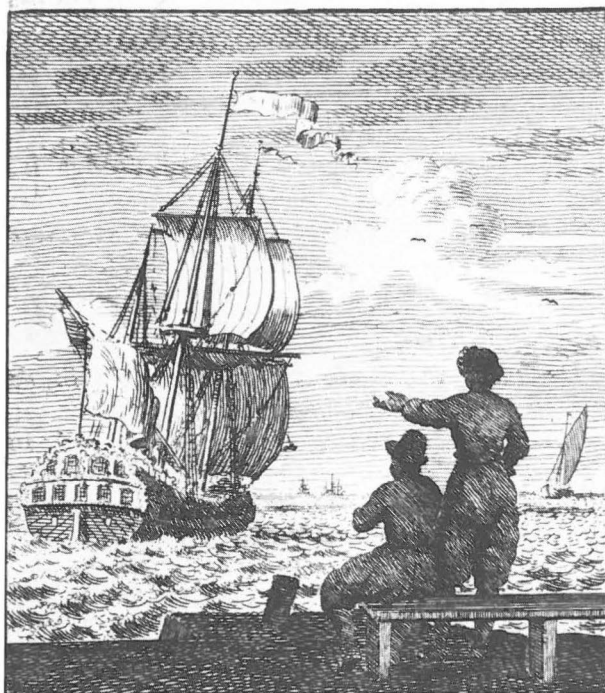


Abb. 35 Zweite Hälfte
18. Jahrhundert

1795 in London erschien die mit Abb. 36 gezeigte ovale Aquatintaradierung, wie ein sie ergänzender (hier fortgelassener) Text besagt. Mit dieser Jahreszahl steht nicht recht in Einklang, was die beiden Seeleute am Körper tragen und was ihnen ein etwas altmodisches Aussehen gibt (man vergleiche Abb. 36 etwa mit Abb. 27). Wahrscheinlich handelt es sich um eine Genre-Szene bereits historisierender Art: Vor einer Küsten-Kneipe, am Tisch unter dem Wirtshausschild, sind der eine Seemann mit seiner Tabakpfeife, der andere mit seinem Mädchen, beide mit Trinken beschäftigt, und letzterer weist am Turm (mit ausgestecktem Feuerkorb = Seezeichen) vorbei auf die im Hintergrund liegende, bald auslaufende Flotte. Ein Hauch von Abschied, damals ... – so könnte es gemeint sein.



Abb. 36 Ende
18. Jahrhundert
(wohl historisie-
rend)

Der eine lange Tonpfeife rauchende »Matelot Hollandois«, also holländische Matrose in Abb. 37 mit breitrandigem, bebänderten Hut, Halsbinde, Weste, Jacke mit Manschetten, faltiger Hose, Strümpfen und Schnallenschuhen sieht für einen Matrosen recht wohlhabend, sehr »landfein« aus, ist auch nicht mehr der jüngste. Seine bemerkenswerte Hose ist nicht etwa ein ungewöhnlich weit geschnittenes und entsprechend tiefbauschiges Kniebund-Modell, sondern gehört zu den knielangen, unten offenen »petticoat breeches« (»Unterrock-Hosen«), welche – nur ? – von Seeleuten besonders in England schon in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, dann bisweilen in den Niederlanden und schließlich gar noch um 1820 durch Elb-Lotsen getragen worden sind.²⁸ Zugrunde liegt Abb. 37 eine wohl französische, farbige Radierung aus der Zeit um 1800.



Abb. 37 Um 1800

Was vorstehend in Bezug auf alte seemännische Kleidung an Bild- wie an archäologischem Fundmaterial aus mehreren Jahrhunderten in 37 Abbildungen wiedergegeben und kommentiert werden konnte, bestätigt voll eine grundsätzliche Erkenntnis auch Henningsens²⁹: Die einstige Seemannstracht im Westen und Norden Europas folgte der an Land üblichen, wich nicht oder nur wenig davon ab, ohne daß damit die Entwicklung einiger spezifischer maritimer Charakteristika ausgeschlossen worden wäre.

Bildliche Differenzierungen bei früher Seemannsbekleidung werden mit durch die Notwendigkeit für das Bordpersonal begründet, mancherlei nicht nur berufstypischen Situationen in unterschiedlichem »Zeug« gerecht zu werden oder das wenigstens zu versuchen, wobei halt individueller, meist vom Land übernommener Geschmack seine Rolle spielte. Begriffs-Gegensätze wie die folgenden mögen andeuten, wie variabel die Abbildungs-Möglichkeiten etwa sein können und zum Teil auch hier waren:

Arbeitskluft³⁰ einschließlich entsprechendem Wetterschutz – »Landfein«-Aufmachung (manchmal besonders abhängig vom Zeitpunkt der Heuer-Auszahlung);

Kleidung in witterungsgemäßigten Zonen – Tropen- oder Bekleidung für polare Breiten;

»Janmaaten-Plünnen« – »Offiziers«-Tracht;

von Jüngeren bevorzugter, oft neumodischer »Dress« – überkommene, vorzugsweise von Älteren getragene Sachen.

Andererseits aber gab es eben doch die oben erwähnten wenigen, aber einigermaßen verbreiteten maritimen Kleidungs-Spezifika (wie etwa die zotteligen Kappen oder die »petticoat

breeches«), welche entweder ganz simpel modebedingt waren oder als zweckmäßig galten, wobei sie auf dem Seewege rasch andere Länder erreichen und sich bisweilen – sei es auch nur regional – lange halten konnten. Trugen sie zur Annahme einer wenigstens relativen Einheitlichkeit alter Seemannstracht bei, so wurde diese Vorstellung noch dadurch bestärkt, daß Janmaaten großer Schiffe während langer Fahrzeiten gelegentlich selbst Bekleidungsstücke aus bordeigenen Segeltuchresten (canvas) zuschnitten, vom Segelmacher schneidern ließen oder auch aus einem vielleicht vom Bootsmann mitgeführten »Konfektions«-Vorrat käuflich erwarben³¹, was natürlich Ähnlichkeiten des Äußeren begünstigte. Solche Ähnlichkeiten folgten überdies aus dem verwandten oder gar gleichen Textil- und Schuhangebot der Seemannsläden und Schiffsausrüster in den Hafentorten. »Janmaat«, »Jack Tar« und »Teerjacke«³² waren dann schon kenntlich, auch an Land, wengleich keineswegs nur der Kleidung wegen. Erst in unserer Zeit änderte sich das gründlich.

Anmerkungen:

1 Schreiben H. Henningsen vom 12.6.1979 an Verf.

2 H. Henningsen: Sømandens Tøj. In: Årbog Handels- og Søfartsmuseet 1979, S. 16 und 63. J. Munday: Waffen, Orden, Uniformen – Zeugnisse aus dem Leben der Seeleute. In: B. Greenhill (Hrsg.): National Maritime Museum – Das Britische Schifffahrtsmuseum in Greenwich bei London. Dt. Ausgabe München 1982, S. 129.

Militärähnliche, rangbetonende Uniformen sind den in puncto Kleidung erst einmal witterungsorientierten Seeleuten nie eigentlich wesensnah gewesen; auch ohne Uniform-»Kennung« wußte man in der Regel früher an Bord selbst größerer Schiffe, wem man begegnete, wer welche Funktionen auszuüben und wer dabei das »Sagen hatte«. Erst mit dem Aufkommen von »Großkampfschiffen« (etwa im Sinne der Linienschiffe) mögen sich den Landstreitkräften angenäherte Uniformen als nützlich und nicht zuletzt als dekorativ-begehrterwert erwiesen haben, doch auch diese Uniformen behielten oft ein zivileres Aussehen, als die an Land üblichen.

3 So D. Ellmers: Die Entstehung der Hanse. In: Hansische Geschichtsblätter 103, 1985, S. 23.

4 Zur Erinnerung: Südwester = »Schifferhut mit breiter Krempe von geöltem Leinen zum Abhalten des Schlagregens und der Spritzwellen« (F. Kluge: Seemannssprache. Halle/S. 1911, S. 770). Aus Leder gefertigt, läßt sich der Südwester bis ins 17. Jahrhundert zurückverfolgen (Henningsen a.a.O. [siehe oben Abs. 1], S. 52 und 64); neuere, noch vom Verf. getragene Exemplare waren aus Plastikmaterial.

5 L. Kybalová u.a.: Das große Bilderlexikon der Mode – Vom Altertum zur Gegenwart. Prag 1966; ostdt. Lizenzausgabe Dresden 1981, S. 362 und 556.

6 Ebd., S. 128.

7 Zur stadt-, hanse-, wirtschafts- und schifffahrtshistorischen Bedeutung der eigentümlichen Schwurzenen wie zum Gebrauch des Firrers auf alten lübischen Stadtsiegeln siehe D. Ellmers (wie Anm. 3), S. 3ff., insbes. S. 11ff.

8 Die romanischen Sprachen entlehnte Rangbezeichnung Kapitän = Hauptmann gelangte erst über die Landheere und die Kriegsmarinern in die Handelsschifffahrt. Näheres bei F. Kluge (wie Anm. 4), S. 422f.

9 Näheres bei F. Kluge (wie Anm. 4), S. 574f.

10 Einen ersten, wesentlichen Hinweis hierzu lieferte J. van Beylen, früherer Direktor des Nationaal Scheepvaartsmuseums, Antwerpen, mit Schreiben vom 8.5.1979 an Verf.

11 Henningsen (wie Anm. 2), S. 11 – Abb. 6 – und 43.

12 So im Ergebnis auch Van Beylen laut Schreiben gemäß Anm. 10. Henningsen erwähnt in seinem Anm. 1 genannten Schreiben Filzkappen, »die mit langen wollenen Fäden zottig wie Pelzmützen gemacht waren (englisch: thrummed caps)«.

13 So B.G.J. Elias: de Tachtigjarige Oorlog. Haarlem/Bussum 1977, S. 128 (Bildunterschrift).

14 Historisches Stadtmuseum (nicht zu verwechseln mit dem British Museum).

15 Schreiben vom 2.7.1979 an Verf.

16 Laut Schreiben Vasa-Museet vom 6.12.1991 an Verf.

17 Siehe L. Hacquebord: Smeerenburg – Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw. Amsterdam 1984 (Gesamt-Forschungsbericht, Diss.). Ders.: Smeerenburg – Zeugnisse vom frühesten Spitzbergen-Walfang im 17. Jahrhundert. Bremerhaven 1988 (Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung im DSM).

- 18 Fundstellen-Lokalisierung und Datierung laut Schreiben des gen. Arctisch Centrums vom 10.12.1991 an Verf. – Die Bekleidungsfunde von Smeerenburg auf Amsterdamöya sind ausführlicher behandelt und bilddokumentiert bei L. Hacquebord (wie Anm. 17) im erstgenannten Buchtitel (1984) S. 203ff. und 214ff. Beachte auch das z. T. weiterreichende Bild- und Textmaterial bei Hacquebord u.a.: Textielvondsten op Spitsbergen. Amsterdam 1988/90 (Kongreßbericht), sowie beim in Anm. 17 zweitgenannten Buchtitel (1988) S. 54 und 57ff.
- Der vorgenannte Sammelband Textielvondsten ... (Kongreßbericht) bietet S. 73ff. im Schlußbeitrag von E. Dubuc (Sixteenth Century Basque Whalers' Clothing from Red Bay, Labrador) auch noch Text- und Bildmaterial zu den wahrscheinlich frühesten Funden europäischer Kleidung in Nordamerika, sämtlich aus Wolle, getragen von baskischen Walfängern im späteren 16. Jahrhundert und 1984/86 bei Ausgrabungen durch Archäologen der Memorial University of Newfoundland geborgen.
- 19 Beim Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, damit inzwischen aufgegangen in der Directie Flevoland von Rijkswaterstaat, beide Lelystad, mit Museum voor Scheepsarcheologie in Ketelhaven.
- 20 Fundstellen-Lokalisierung und Datierung laut Schreiben des in Anm. 19 genannten Rijksdienstes/Museums vom 20.10.1982 an Verf. Fotos gen. Rijksdienst.
- 21 An einigen Plätzen der Niederlande haben sich dergleichen Trachten recht lange gehalten, auf der Insel Marken in der ehemaligen Zuiderzee bis in unser Jahrhundert; vergleiche hierzu die Zeichnungen der Pluderhosen bei Hacquebord u. a.: Textielvondsten ... (siehe Anm. 18), S. 65 – Abb. 23 (Marken) – und 51 – Abb. 6 c/d (Smeerenburg).
- 22 Pars pro toto J. van Beylen: Schepen van de Nederlanden – Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw. Amsterdam 1970, Abb. vor S. 233, S. 311. G. M. W. Acda: Voor en achter de mast – Het leven van de zeeman in de 17de en 18de eeuw. Bussum 1976, Frontispiz und S. 10 (Bildunterschrift).
- 23 Allerlei Fotos von Seeleuten und Freizeit-Kapitänen unserer Tage scheinen zu erweisen, daß qualmende oder auch nur »kalt gerauchte« Pfeifen noch immer als ikonografische Kennzeichen »kerniger Seemänner« gelten (sollen).
- 24 »Heer van zes weken« – »Herr für die Dauer von sechs Wochen« nach Rückkehr aus Übersee, bis das verdiente Geld und Gut vertan war – nannte man spöttisch bisweilen den Janmaaten gerade aus dem Dienst der Ostindischen Compagnie, welcher im übrigen auch wohl als »Jan Compagnie« bezeichnet wurde. Was er vor Fahrtantritt und in beträchtlichem Vorgriff auf seine Heuer vom zudem schiffsdienstvermittelnden »Zakenman« (»Sachenmann«, »Seelenverkäufer«, Schlaf- oder Heuerbaas) als kaum zureichende Bordkluft vertraglich in etwa erhalten hatte, berichtet Van Beylen (wie Anm. 22), S. 234: Zwei Paar Schuhe, Schnürsenkel, zwei Paar Strümpfe, zwei Leinenhosen, drei blaue Hemden, zwei Wämser, zwei Halstücher und eine Mütze. Tröstlich, daß vertragsgemäß unter anderem auch noch ein mit »Fingerhut« umschriebener (Schnaps)Becher zur persönlichen Ausstattung gehörte...
- 25 So J. Bracker: Wappen von Hamburg (III) – ein schwimmender Barockpalast. In: Hamburg-Porträt 1/1976, S. 6 und Abb. 14.
- 26 Aus der Werkstatt Christian Prechts d. Ä.?
- 27 Die an den Beinen erkennbaren Schleifen können auch solche von Knie-Strumpfbändern sein, wie es sie damals gab; siehe auch Abb. 21 links.
- 28 H. Henningsen (wie Anm. 2), S. 10, 35 und 63 sowie S. 15 – Abb. 12 – und 21 – Abb. 20.
- 29 Ebd., S. 8 und 63.
- 30 In der Arbeitskluft, günstigenfalls in der Unterwäsche (soweit vorhanden), wurde oft auch geschlafen, um für die nächste Wache und – vor allem bei schwerem Wetter – für plötzliches »All hands ...!« rasch parat zu sein. Dies geschah teils auf Weisung, teils freiwillig, und manche Janmaaten blieben bei diesem nicht eben hygienischen Verhalten auch, wenn es gar nicht nötig war, selbst an Land. Hierzu H. Hanke: Seemann, Tod und Teufel. Rostock 1966; westdt. Lizenzausgabe Hamburg 1986, S. 151 und 155, ferner J. van Beylen (wie Anm. 22), S. 250.
- 31 Hierzu H. Henningsen (wie Anm. 2), S. 61 und 64; H. Hanke (wie Anm. 30), S. 151; D. Macintyre u.a.: Abenteuer der Segelschiffahrt 1520–1914. London 1970; dt. Lizenzausgabe Gütersloh und Wien 1971, S. 126 (Bildunterschrift).
- 32 Obige letzten beiden Spottbezeichnungen für einen Seemann – die alte englische und die weit jüngere deutsche – weisen noch auf die Zeiten vor Aufkommen des Ölzeugs zurück, als man für den Bordgebrauch sogar Kleidungsstücke mit Teer als isolierender Schutzschicht gegen Feuchtigkeit imprägnierte.

Abbildungs-Quellen und -Nachweise*:

- Abb. 1–2 Genaue Nachzeichnungen lübischer Stadtsiegel von 1256 und 1281 durch den ortsansässigen Kunstmaler C. J. Milde (1803–75). Archiv der Hansestadt Lübeck. Fotos Damaschke.
- Abb. 3 Unsign. Holzschnitt »Nauis Christianorum oppugnatur per viginti triremes Thurcorum« aus G. Caoursin: *Obsidionis Rhodiae urbis descriptio ...* 1496 (Bericht über die türkische Belagerung von Rhodos). Ausschnitt. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 4 Unsign. Holzschnitt, vorgezeichnet und vielleicht auch geschnitten durch Just Ammann (1539–1591), »Nauta. Der Schiffmann.« aus der latein. Ausgabe: *Panoplia omnium ... artium genera ... des* (mit Texten von Hans Sachs ausgestatteten) »Ständebuches«. Frankfurt/M. 1568. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 5 Sign. Titelkupfer von Ioannes van Doetecum zum ersten Teil von L.I. Waghenaer: *Spiegel der Zeevaerd* ... Leiden 1584/85 (erste gedruckte systematische Kombination von Seekarten und Segelanweisungen, damit erster See-Atlas überhaupt). Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 6 Sign. Titelkupfer von Théodore de Bry zu Ashleys englischsprachiger Ausgabe (Teil ?) des unter Abb. 5 genannten Werkes. O.O. 1588. Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 7 Unsign. Titelkupfer zum zweiten Teil von Claussohns (C. Claesz.) deutschsprachiger Ausgabe des unter Abb. 5 genannten Werkes. Amsterdam 1589. Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 8–9 Unsign. Radierungen aus G. de Veer: *Waerachtighe Beschryvinghe Van drie seylagien ...* Amsterdam 1598 (Expeditionsbericht). Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Fotos Ihnken.
- Abb. 10 Sign. Titelkupfer zu J.J. Orlers und H. van Haesten: *Warhaftige Beschreibung ... aller Züge vnd VICTORIEN ... des ... MAVRITS von NASSAV ... / Der neue verbesserte Nassawische Lorberkrantz ...* Leiden 1617 (erste deutschsprachige, im übrigen wohl dritte Ausgabe des entsprechenden niederländischen Werkes von 1610). Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 11 Unsign. Titelkupfer, wohl vorgezeichnet durch Ian Porcellis und ausgeführt durch Claes Iansz. Visscher, zu: *ICONES VARIARUM NAVIUM HOLLANDICARUM ...* Amsterdam 1627 (zwölfteilige Bildserie verschiedener holländischer Binnen- und Küstenschiffstypen), spätere Ausgabe o.J. Ausschnitt. Nach I. de Groot und R. Vorstman: *Zeilschepen ...* Maarssen 1980, S. 24.
- Abb. 12 Unsign. Titelkupfer zur französischen Ausgabe: *L'ARDANTE ... COLOMNE DE LA MER ...* von I.A. Colom: *De Vyerige Colom ...* Amsterdam 1633 (Seekartenwerk mit Segelanweisungen). Ausschnitt. Nach L.M. Akveld, S. Hart und W.J. van Hoboken (Red.): *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 2*. Bussum 1977, S. 176.
- Abb. 13 Unsign. Titelkupfer wohl von Johannes van Loon zur französisch neu betitelten Ausgabe: *LE NOUVEAU FLAMBEAU DE LA MER ...*, Amsterdam 1650, von J. Janssonius: *Het nieuw vermeerde / Licht ... ende Vierighe Colom / des / Grooten Zeevaerts*. Amsterdam 1634 (Seekartenwerk mit Segelanweisungen). Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 14 Sign. Titelkupfer zu Th. Jacobsz.: *'t Nieuwe en Vergroote Zee-Boeck / Dat is ... Loots-Mans Zee-Spiegel ...* Amsterdam 1657 (Seekartenwerk mit Segelanweisungen). Nach A.W. Lang: *Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee*. Hamburg, Berlin/Stuttgart 1968, S. 47.
- Abb. 15–17 Wahrscheinlich Londoner Werkkleidung eines einfachen Seemannes oder (Hafen?) Arbeiters aus der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts. The Museum of London. Fotos gen. Museum.
- Abb. 18 Im Stockholmer Wrack der 1628 gesunkenen WASA an verschiedenen Stellen gefundene, erst nach der Bergung zu einer Tracht kombinierte Bekleidungsstücke. Vasa-Museet, Stockholm. Foto gen. Museum.
- Abb. 19–21 Auf Spitzbergen/Svalbard im 17./18. Jahrhundert durch Besatzungsmitglieder von Walfangschiffen getragene Kleidungsstücke, geborgen bei archäologischen »Smeerenburg«-Ausgrabungen. Arctisch Centrum der Rijksuniversiteit Groningen. Fotos gen. Centrum
- Abb. 22–23 Fragmente von auf Zuiderzee- (heute: IJsselmeer-) Schiffen im späten Mittelalter (?) und im 17. Jahrhundert benutztem Schuhwerk; Wrackfunde A 77 und R 1 Noordoostpolder. Ehem. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad/Ketelhaven. Fotos gen. Rijksdienst.
- Abb. 24 Sign. Titelkupfer, gezeichnet und radiert durch Wencleslaus Hollar (1607–77), zu dessen: *NAVIUM Variæ Figuræ ...* Amsterdam 1647 (zwölfteilige maritime Bildserie), spätere Ausgabe Haarlem o.J. Ausschnitt. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 25 Unsign. Bleistiftzeichnung. Ausschnitt. Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen. Nach J. van Beylen (wie Anm. 22), Abb. vor S. 233. Foto Veroft.

* soweit zu ermitteln.

- Abb. 26–27 Sign. Skizzen (Federzeichnungen, zum Teil laviert, über Bleistift) von Willem van de Velde dem Älteren (1611–93), 1655 ? Ausschnitte. National Maritime Museum, Greenwich. Nach G. Kaufmann (Hrsg.): Zeichner der Admiralität ... Herford 1981 (Ausstellungskatalog des Alto-naer Museums in Hamburg), S. 51 und 45. Fotos erstgenanntes Museum.
- Abb. 28 Verlagssign. Radierung »Oost Indise Bootsgezel / MATELOT révenu des INDES.« aus C. und A. Allard: Dragten der Boeren en Boerinnen. Leiden ca. 1700, Nr. 5. Ausschnitt. Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.
- Abb. 29 Sign. Radierung, gezeichnet und geätzt durch Ludolf Bakhuizen (auch Backhuysen, 1631–1708) aus dessen: D' Y Stroom, en Zeegezichten ... Amsterdam 1701 (zehnteilige maritime Bildserie) mit auch späteren Ausgaben, Nr. 9. Ausschnitt. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Repro Verf.
- Abb. 30 Unsign. holzgeschnittene, nicht mehr ganz vollständige Figur wohl aus der Heckzier eines hamburgischen Konvoischiffes, möglicherweise der 1691 in Dienst gestellten ADMIRALITÄT VON HAMBURG. Museum für Hamburgische Geschichte. Nach J. Bracker (wie Anm. 25), Abb. 14. Foto gen. Museum.
- Abb. 31 Sign. Radierung »Der See-Admiral.«, gezeichnet und geätzt durch Caspar Luyken (1672–1708) aus Ch. Weigel: Abbildung Der Gemein-Nützlichen Haupt=Stände ... Regensburg 1698. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 32 Unsign. Radierung »Der Schiffer.« wahrscheinlich von Caspar Luyken (1672–1708) nach älterer Vorlage aus Ch. Weigel (wie Abb. 31).
- Abb. 33 Sign. (»C L« auf Deckel der Seekiste) Radierung »Der Boots=Knecht.« von Caspar Luyken (1672–1708) aus Ch. Weigel (wie Abb. 31).
- Abb. 34 Unsign. Radierung »OP EEN STUURMAN.« vielleicht von oder eher nach Caspar Luyken (1672–1708) aus einem durch den Verf. noch nicht identifizierten niederländischen Werk vermutlich des frühen 18. Jahrhunderts. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 35 Unsign. Radierung »Op 't Zien van een Schip.« von Cornelis van Noorde (1731–95) aus: HET OVERVLOEIJEND HERTE, durch den Verf. noch nicht näher identifiziertes niederländisches (religiös-moralisierendes ?) Werk des späteren 18. Jahrhunderts. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 36 Sign. Aquatintaradierung, datiert I.II.1795, aus einem durch den Verf. noch nicht identifizierten englischen Werk. Marit. Sammlung des Verf. im DSM. Foto Ihnken.
- Abb. 37 Unsign. farbige Radierung »Matelot Hollandois« wohl französischer Herkunft, dem Verf. nur als bisher nicht näher identifiziertes Einzelblatt bekannt. Um 1800. Ausschnitt (konturenverstärkt). Marit. Archiv des Verf. Foto Ihnken.